

EUR 1639.f

LIBRARY COPY

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE DE L'ÉNERGIE ATOMIQUE - EURATOM

**CERTAINES QUESTIONS D'ASSURANCE
PORTANT SUR LE TRANSPORT PAR MER
DE COMBUSTIBLES NUCLÉAIRES
IRRADIÉS ET NON IRRADIÉS**

1964



**Rapport établi par la firme LANGEVELDT DE VOS/DE WAAL & Zoon
Amsterdam, Pays-Bas**

Contrat Euratom N° 003-62-7 ECIN

AVERTISSEMENT

Le présent document a été élaboré sous les auspices de la Commission de la Communauté Européenne de l'Energie Atomique (EURATOM).

Il est précisé que la Commission d'EURATOM, ses cocontractants ou toute personne agissant en leur nom :

- 1° — Ne garantissent pas l'exactitude ou le caractère complet des informations contenues dans ce document, ni que l'utilisation d'une information, d'un équipement, d'une méthode ou d'un procédé décrit dans le présent document ne portent pas atteinte à des droits privés;
- 2° — N'assument aucune responsabilité pour les dommages qui pourraient résulter de l'utilisation d'informations, d'équipement, de méthodes ou procédés divulgués dans le présent document.

Ce rapport est vendu au prix de 140,— francs belges, sur demande adressée à : PRESSES ACADEMIQUES EUROPEENNES - 98, Chaussée de Charleroi - Bruxelles 6.

Le paiement se fait par versement à la :

- BANQUE DE LA SOCIETE GENERALE (Agence Ma Campagne) - Bruxelles - compte N° 964.558,
- BELGIAN AMERICAN BANK AND TRUST COMPANY - New York - compte N° 22.186,
- LLOYDS BANK (Europe) Ltd. - 10, Moorgate - London E.C.2,

en mentionnant la référence : «EUR 1639.f - CERTAINES QUESTIONS D'ASSURANCE PORTANT SUR LE TRANSPORT PAR MER DE COMBUSTIBLES NUCLÉAIRES IRRADIÉS ET NON IRRADIÉS».

Achévé d'imprimer par E. Guyot, s.a.,
Bruxelles, octobre 1964.

EUR 1639.f

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE DE L'ÉNERGIE ATOMIQUE - EURATOM

CERTAINES QUESTIONS D'ASSURANCE
PORTANT SUR LE TRANSPORT PAR MER
DE COMBUSTIBLES NUCLÉAIRES
IRRADIÉS ET NON IRRADIÉS

1964



Rapport établi par la firme LANGEVELDT DE VOS/DE WAAL & Zoon
Amsterdam, Pays-Bas

Contrat Euratom N° 003-62-7 ECIN



TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	5
 I. APERCU GENERAL SUR LES ASSURANCES MARITIMES	 7
A. Assurances-facultés	7
1. Dommage ou perte affectant la partie neutre de la cargaison	7
B. Assurance couvrant les intérêts des armateurs	8
2. Dommage au ou perte du navire	8
(a) Assurance sur la base du droit anglais et des conditions anglaises	9
(b) Assurance aux conditions locales	10
(c) Quelques remarques générales	12
3. Assurance de diverses responsabilités de l'armateur	12
(a) Abordage	13
(b) Frais d'enlèvement d'épave.	14
(c) Frais d'assistance et de sauvetage	15
(d) Responsabilité en cas de dommages à la cargaison	16
(e) Garanties au profit des arrimeurs, etc.	16
C. Aspects généraux	16
4. Avarie grosse	16
5. Abandon et délaissement	17
 II. APERCU GENERAL SUR LA RESPONSABILITE DES TRANSPORTEURS.	 20
1. La responsabilité en droit maritime.	20
(a) Responsabilité de la cargaison transportée	20
(b) Responsabilité en cas d'abordage	21
2. La responsabilité en droit commun	23
3. La responsabilité résultant des garanties.	23
 III. RESPONSABILITE PENDANT LE TRANSPORT DE COMBUSTIBLES NUCLEAIRES	 24
1. La responsabilité dans les Etats membres de la Communauté	25
2. La responsabilité au Royaume-Uni	29

3. La responsabilité aux Etats-Unis	30
4. La responsabilité pendant le transport proprement dit	32
(a) La responsabilité selon le droit actuel	32
(b) La responsabilité selon la Convention de Paris	33
5. La responsabilité du transporteur; garanties exigées par lui	39
(a) La responsabilité du transporteur (résumé)	39
(b) Les garanties exigées par le transporteur	40
 IV. ASSURANCES RELATIVES AUX COMBUSTIBLES NUCLEAIRES A TRANSPORTER	 43
1. L'assurance responsabilité civile en général	43
2. Conditions des assurances de la responsabilité	45
(a) Assurance responsabilité civile	46
(b) Assurance responsabilité résultant de garanties	60
3. Assurance contre dommage ou perte affectant les combustibles nucléaires	61
4. Assurance du navire	65
 V. POSSIBILITES DE COUVERTURE SUR LES DIVERS MARCHES DE L'ASSURANCE	 67
1. Les marchés existants et leurs caractéristiques	67
2. Remarques sur quelques couvertures existantes	70
(a) Couverture américaine	70
(b) Couverture londonienne	71
3. Modalités d'assurance.	72
(a) Coassurance ou assurance-excédent	72
(b) Utilisation des possibilités des marchés existants	73
 ANNEXES	 75
I. CONVENTION COMPLEMENTAIRE	75
II. LA LOI ATOMIQUE ITALIENNE	80
III. SYNTHESE ET CONCLUSION	82
IV. NOTES	83
V. GLOSSAIRE DES TERMES ET ABREVIATIONS UTILISES DANS LE RAPPORT.	98
VI. BIBLIOGRAPHIE	101

CERTAINES QUESTIONS D'ASSURANCE PORTANT SUR LE TRANSPORT PAR MER DE COMBUSTIBLES NUCLÉAIRES IRRADIÉS ET NON IRRADIÉS

Introduction

Conformément aux instructions de la Communauté Européenne de l'Energie Atomique, le présent rapport traitera des divers aspects et problèmes des risques ou de l'assurance des risques inhérents au transport par mer de combustibles nucléaires tant irradiés que non irradiés. L'étude qui a été entreprise à cet effet a porté sur les situations existant dans tous les pays en cause appartenant à la Communauté Européenne de l'Energie Atomique, c'est-à-dire la République fédérale d'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique, la France et l'Italie. En outre, une étude de la situation au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et aux Etats-Unis d'Amérique du Nord en tant que pays destinataires ou expéditeurs a paru nécessaire.

Le transport par mer est un fait éminemment international, mettant en cause de nombreuses parties de nationalités diverses. Bien que le problème central soit celui de la responsabilité de l'expéditeur ou du destinataire, c'est-à-dire de l'exploitant d'un réacteur expéditeur ou destinataire, une étude générale du dommage ou de la perte affectant le navire transporteur et sa cargaison est indispensable pour la bonne intelligence de ce problème central. En conséquence, ainsi d'ailleurs que conformément aux instructions qui nous ont été communiquées, le rapport est constitué des divers chapitres ci-après :

- I. APERCU GENERAL SUR LES ASSURANCES MARITIMES
 - A. ASSURANCE-MARCHANDISES
 - B. ASSURANCE DES INTERETS DES ARMATEURS
 - C. ASPECTS GENERAUX
- II. APERCU GENERAL SUR LA RESPONSABILITE DES TRANSPORTEURS
- III. RESPONSABILITE PENDANT LE TRANSPORT DE COMBUSTIBLES NUCLEAIRES
- IV. ASSURANCES A L'EGARD DES COMBUSTIBLES NUCLEAIRES A TRANSPORTER
- V. POSSIBILITES DE COUVERTURE SUR LES DIVERS MARCHES DE L'ASSURANCE

Après l'étude de la responsabilité de l'exploitant selon la Convention de Paris et selon le droit applicable pour sa ratification, on trouvera au chapitre IV l'étude tant de l'assurance de cette responsabilité que de l'assurance couvrant les dommages matériels causés aux combustibles nucléaires à transporter ou la perte de ces combustibles.

La tâche qui nous a été confiée porte également sur les possibilités de couverture sur les principaux marchés, c'est-à-dire (1) les Etats membres de la Communauté, (2) d'autres marchés continentaux, (3) le marché du Royaume-Uni, (4) le marché des Etats-Unis et (5) d'autres marchés éventuels. A cet égard, les divers possibilités de contracter les assurances visées sont examinées dans le dernier chapitre.

L'étude du problème est basée sur le droit actuel et sur la Convention de Paris. A côté de la Convention signée à Paris le 29 juillet 1960, la Convention, dite complémentaire, est appelée à exercer, elle-aussi, une grande influence. L'annexe I examine les incidences de ladite Convention sur les problèmes traités dans le présent rapport.

En vertu de la tâche qui nous a été confiée, la recherche porte sur le transport de combustibles nucléaires tant irradiés que non irradiés. Le transport de combustibles nucléaires irradiés étant considérablement plus dangereux que celui de combustibles nucléaires non irradiés, c'est le transport des combustibles irradiés qui est au centre de notre recherche. Dans l'ensemble, les conclusions du rapport vaudront pour l'une et l'autre catégorie, sauf indication expresse. En ce qui concerne l'expression « combustibles nucléaires », on observera encore que, pour ce qui est de la responsabilité dans le cadre de la Convention de Paris, l'uranium naturel n'est pas couvert ici (voir l'Introduction au chapitre III).

A toutes fins utiles, on notera encore que l'étude des problèmes juridiques est restée limitée aux aspects présentant une certaine importance pour l'examen des problèmes techniques de l'assurance. Les problèmes intéressant le droit international privé sont donc laissés dans l'ombre. On ne pouvait non plus s'engager à étudier l'incidence que des contrats de location, où les matières fissiles sont cédées en bail d'usage à l'exploitant (comme par exemple, le contrat de location entre la République fédérale d'Allemagne et la firme Versuchsatomkraftwerk Kahl GmbH), peuvent avoir sur la responsabilité de l'exploitant. Signalons en outre que, dans le présent rapport, les termes « reder » (armateur), « vervoerder » (transporteur) et « transporteur (transporteur) » ont été employés les uns pour les autres et qu'ils ont par conséquent la même signification.

Enfin, on signalera encore que les firmes suivantes (compagnies d'assurances) nous ont apporté, dans l'étude que nous avons entreprise, une collaboration précieuse, en ce qui concerne le droit applicable et les conditions de police en usage dans leur pays, mais sans toutefois supporter aucune responsabilité pour la teneur du présent rapport. Celui-ci relève de la responsabilité exclusive des soussignés.

République fédérale d'Allemagne : Jauch & Hübener, Trostbrücke 3, Hambourg 11

Belgique : Boels et Bégault, 9, rue des Chevaliers, Bruxelles 5

France : Jacques Boistel, 167, rue Montmartre, courtier-juré à Paris 2^e

Italie : Francesco Manzitti, Corso d'Italia 19, Rome et Via C. Roccatagliata Ceccardi 4/25, Gênes.

Amsterdam, décembre 1962

(s) Langeveldt De Vos

DE WAAL & ZOON

P.S. Lorsque ce rapport a été terminé, une loi « atomique » spéciale est également entrée en vigueur en Italie. Etant donné la difficulté d'incorporer cette loi dans le texte du rapport, les aspects les plus importants de cette loi ont été étudiés dans une Annexe séparée (Annexe II).

I. APERCU GENERAL SUR LES ASSURANCES MARITIMES

Le présent chapitre examinera quelques aspects des risques de dommage matériel ou de perte affectant le navire et sa cargaison (autre que les combustibles nucléaires transportés), dans la mesure où ils sont importants pour la question de la responsabilité de l'exploitant/expéditeur ou de l'exploitant/destinataire.

A côté de quelques observations générales concernant l'importance des assurances courantes conclues au profit des armateurs et des propriétaires de marchandises, le point le plus important pour l'étude de l'objet du présent rapport est de savoir si, et dans quelle mesure, les assureurs couvrent normalement ou excluent le risque nucléaire. C'est donc sur ce point qu'il conviendra de mettre l'accent.

En dehors de l'assurance sur la base du droit national d'un des Etats membres de la Communauté et aux conditions du marché local dans ces Etats membres, l'assurance sur la base du droit et des conditions et usages anglais, même en cas d'assurance sur les marchés locaux, est très fréquente. C'est pourquoi le droit et les conditions et usages anglais retiendront, pour autant qu'il sera nécessaire, également l'attention.

A. ASSURANCES FACULTES

1. Dommage ou perte affectant la partie neutre de la cargaison

Le point de savoir si la contamination radio-active de la partie neutre de la cargaison est couverte par les assurances conclues pour cette autre cargaison dépend forcément dans une large mesure des conditions de ces assurances. Il n'entre pas dans le cadre du présent rapport de discuter les nombreuses conditions possibles, cette discussion n'étant pas au surplus nécessaire pour l'étude qui suit.

Dans la mesure où la contamination radio-active n'est pas couverte par l'assurance, le dommage est à la charge du propriétaire de la cargaison. Si, par contre, le dommage est à la charge des assureurs, ces derniers se substituent, après paiement du dommage, par voie de subrogation, à l'assuré dans ses droits à réparation du dommage. Les assureurs ont *les mêmes* droits que l'assuré, mais jamais davantage.

Tant l'assuré (si le dommage n'est pas couvert) que les assureurs (après paiement du dommage) peuvent exercer un recours contre la personne qui est responsable du dommage (par exemple, contre le transporteur selon les dispositions du connaissement ou contre l'exploitant/expéditeur — voir chapitre III). A cet égard, on notera encore que les assureurs transport ne renoncent pas au recours contre le transporteur, l'exploitant ou tout autre responsable.

Sans examiner plus avant l'importance des nombreuses conditions existantes en matière de police d'assurance-transport de marchandises, on peut, d'une façon générale, poser que, selon les conditions «All Risks», la contamination radio-active des marchandises (autres que les

combustibles nucléaires transportés eux-mêmes — voir chapitre IV) est couverte, à moins que la police n'exclue expressément ce risque. Actuellement, les pays où un tel risque est exclu en matière d'assurances de transport des marchandises sont peu nombreux.

ALLEMAGNE (R.F.)

Les risques de réactions nucléaires ne sont pas encore exclus pour les marchandises en général. Par contre, certaines assurances de types spéciaux (par exemple, « Einheitsversicherung », c'est-à-dire assurance combinée transport et entrepôt, et « Kùlgutversicherung », couvrant le transport de marchandises en enceintes froides ou frigorifiques) excluent déjà ce risque.

PAYS-BAS

Pas d'exclusions.

BELGIQUE

Pas d'exclusions.

FRANCE

En France est applicable à toutes les assurances maritimes sur facultés, une exclusion libellée comme suit :

« Sont exclus de la présente police les pertes et/ou dommages occasionnés directement ou indirectement par une modification de structure des atomes ou par une force radio-active ».

ITALIE

Pas d'exclusions.

Il semblerait qu'en Allemagne (R.F.) les assureurs envisagent d'adopter pour les assurances maritimes sur facultés une réglementation analogue à celle applicable aux assurances corps (voir chapitre I, par. 2(b)). Aux Pays-Bas et en Belgique, les problèmes que pose le risque atomique ont été mis à l'étude par les assureurs transport; ils n'en seraient toutefois pas encore au point de décider de façon définitive si ces risques doivent être exclus ou s'ils peuvent être couverts avec ou sans prime supplémentaire. En ce qui concerne les marchandises assurées sur le marché anglais, on notera que le « marine market » n'y exclut pas les risques nucléaires; toutefois, tout comme aux Pays-Bas et en Belgique, cette question retient l'attention, et la couverture des risques nucléaires est à l'étude.

B. ASSURANCE COUVRANT LES INTERETS DES ARMATEURS

2. Dommage au ou perte du navire

L'assurance corps étant, même sur les marchés locaux, conclue principalement aux conditions anglaises et avec applicabilité du droit anglais (en l'occurrence le « Marine Insurance Act, 1906 »), le présent paragraphe comporte trois parties, à savoir :

- (a) assurance sur la base du droit anglais et des conditions anglaises;
- (b) assurance aux conditions locales;
- (c) quelques remarques générales.

Dans le sous-paragraphe (b), seuls seront examinés les aspects (pour autant qu'ils présentent un intérêt) qui dérogent aux conditions anglaises, et dans la seule mesure où ils y dérogent. On notera en outre que tous les Etats membres de la Communauté connaissent une complète liberté contractuelle, de sorte qu'on peut légitimement déclarer le droit étranger applicable aux assurances conclues sur le marché local de ces pays, sous réserve des règles (nationales) de droit impératif.

Si ce qui est dit du marché des assurances transport-marchandises vaut également pour le marché de l'assurance corps, c'est-à-dire que les conditions pratiquées sont diverses, il n'en est pas moins nécessaire d'entrer dans divers détails en ce qui concerne le dommage au ou la perte du navire transporteur. Au surplus, ce dommage ou cette perte représentant directement un risque de l'armateur, ce dernier pourrait demander à cet égard à l'exploitant/expéditeur une garantie.

En ce qui concerne la portée des assurances corps, on notera encore que les polices afférentes couvrent, en général, non seulement le dommage au ou la perte du navire assuré mais aussi la responsabilité du propriétaire pour les dommages causés à des tiers par abordage. Toutefois, seule sera examinée dans ce paragraphe l'assurance du navire même; la couverture de la responsabilité en cas d'abordage est étudiée au § 3(a) du présent chapitre.

(a) Assurance sur la base du droit anglais et des conditions anglaises

La question centrale est naturellement de savoir si le dommage occasionné au navire transporteur par les combustibles nucléaires transportés est couvert par la police. Pour y répondre, on partira de la condition la plus fréquente, ce que l'on appelle « Institute Time Clauses - Hulls ».

La base de la couverture assurée par ces dispositions est une assurance contre les « perils of the sea » précisée à la section 3 du « Marine Insurance Act, 1906 ». Dans la mesure où un de ces « perils of the sea » (dans lesquels est également compris l'incendie) est la cause du dommage, il semble que le dommage nucléaire en découlant ou l'aggravation de ce dommage par les matières nucléaires soit également recouvrable au titre de la police. Cette question dépend au surplus dans une large mesure de la façon dont est appliquée la doctrine de causalité en vigueur (« causa proxima non remota spectatur »), qui en pratique est devenue l'étude de la « dominant cause » ou « the cause proximate in efficiency », c'est-à-dire des circonstances réelles du cas concret. Au surplus, il est également possible que la police comporte une « warranty » (c'est-à-dire une condition impérative) en ce qui concerne la nature de la cargaison¹⁾; en vertu des dispositions de l'« Institute Time Clauses » (art. 5), le risque en cas de rupture d'une telle « warranty » est réputé complètement couvert et l'assureur n'a droit qu'à une prime supplémentaire. Ceci signifie que la transgression de l'éventuelle « warranty » de ne pas transporter de matières nucléaires²⁾, ne seraient pas un motif suffisant pour rejeter une demande d'indemnisation en cas de dommage.

Les Institute Time Clauses étendent la couverture susmentionnée des « périls of the sea » à un certain nombre d'autres risques cités dans la clause dite « Inchmaree Clause », dont les plus importants sont les « accidents in loading, discharging or shifting cargo or fuel »³⁾ les « explosions on shipboard or elsewhere » et la « negligence of Master, Officers, Crew or Pilots ».

Depuis 1959 a été ajouté à cette « Inchmaree Clause » le risque de « Breakdown of or accident to nuclear installations or reactors on shipboard or elsewhere ». Toutefois, une expédition de combustibles nucléaires irradiés ou non ne pouvant être considérée comme une « nuclear installation », cette inclusion ne présente guère d'importance en ce qui concerne le transport de combustibles nucléaires.

Une police basée sur les Institute Time Clauses donne une énumération limitative des risques couverts. Un danger non nommément désigné ou un risque ne relevant pas de la notion (strictement délimitée) de « perils of the sea » ne sont donc pas couverts.

Il convient en outre de signaler que de nombreuses maisons d'armement de lignes ont élargi la couverture ci-dessus par des «special liner clauses», «additional perils clauses» ou d'autres clauses analogues. Cette couverture s'étend souvent à «any accidental damage»; toutefois, même avec cette clause, on ne peut affirmer que toute contamination radio-active soit couverte. La cause doit aussi en être au moins «accidental in nature».

De ce qui précède, il appert que le transporteur n'a pas de couverture «all round» par une police d'assurance corps contre les risques nucléaires, en l'occurrence contre la contamination radio-active.

Importante également est la possibilité de «Constructive Total Loss»⁴⁾ (section 60, Marine Insurance Act, 1906). La possibilité que, en cas de contamination radio-active, les frais de décontamination soient plus élevés que la valeur du navire après décontamination n'est certainement pas à exclure. Au surplus, il peut apparaître pratiquement impossible de décontaminer de façon satisfaisante le navire, avec tous ses recoins cachés et toutes ses surfaces irrégulières. En ce cas, l'on pourra donc parler d'une «Constructive Total Loss».

(b) Assurance aux conditions locales

Ainsi qu'il a déjà été dit dans l'introduction au présent paragraphe, on n'examinera ici que les aspects des conditions locales divergeant des Institute Time Clauses envisagées ci-dessus.

ALLEMAGNE (R.F.)

La police utilisée en Allemagne(R.F.) et qui sort de point de départ au présent rapport est la «Zeit-Police (für Versicherung von Kasko, Fracht oder anderen auf das Schiff sich beziehenden Interessen)» (VHA. Form 162/1951) de la «Verein Hamburger Assecuradeure».

La base de la couverture est, en fait, une couverture de tous dommages (§ 28 ADS), sauf quelques restrictions à cet égard dans les «Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen». Selon «DTV-Kaskokauseln» de janvier 1961, en sont cependant exclus les risques d'énergie nucléaire et de radio-activité, de sorte que les assureurs ne sont pas responsables de dommages découlant directement ou indirectement d'un de ces risques.

Cette exclusion peut être neutralisée en partie par l'insertion du «Kernenergie risiko» conformément aux «Kernenergie-Einschluss-Klauseln» A et/ou B de DTV.

Tandis que la clause B, acceptée contre une prime supplémentaire de 1/4 % par an, n'a trait qu'aux réacteurs, combustibles nucléaires et matières radio-actives ne se trouvant PAS à bord du navire assuré, la clause A vise les matières se trouvant à bord (mais non les réacteurs).

La clause A règle pour deux catégories de marchandises la couverture des dommages nucléaires, à savoir :

- (1) les marchandises pour lesquelles, conformément à la «Erste Strahlenschutzverordnung vom 24. Juni 1960», aucune autorisation n'est requise (matières radio-actives de faible activité spécifique);
- (2) les marchandises dont le transport est admis en classe IV(b) de la «Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter vom 4. Januar 1960».

Il convient de partir du point de vue que les combustibles nucléaires et assurément les combustibles irradiés ne ressortissent pas à la catégorie (2). La «Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter» stipule explicitement que l'activité par colis peut atteindre au maximum 2 000

millicuries, condition à laquelle des combustibles nucléaires irradiés ne peuvent naturellement satisfaire. Les transporteurs doivent donc nécessairement solliciter également une autorisation spéciale pour chaque envoi, conformément au § 12 de cette « Seefrachtordnung ».

Si des combustibles nucléaires ne rentrent pas dans la catégorie (2) de la clause A, tout dommage causé par eux est exclu de la couverture de l'assurance corps.

Si, toutefois, les combustibles sont censés relever de cette catégorie, ce qui, selon nous, n'est pas le cas, la clause A stipule dans ce cas que seul est couvert de le *dommage au navire même*. Il est encore stipulé expressément que par « dommage au navire » ne sont pas compris « Kollisionersatz an Dritte, Personenschäden, Reinigungskosten sowie Schäden an der eigenen Ladung des Schiffes ».

Il apparaît donc qu'un dommage à des tiers, aggravé par suite d'un abordage n'est en aucun cas couvert par la police (voir au surplus § 3(a) du chapitre I), non plus qu'un dommage occasionné à la cargaison à bord.

PAYS-BAS

Aux Pays-Bas, tous les navires, à l'exception peut-être de quelques caboteurs, étant assurés aux conditions anglaises (Institute Time Clauses ou Standard Dutch Hull Form) avec application du droit anglais, l'« Amsterdamse Beurs - Cascopolis voor de Zeevaart » n'offre pour le présent rapport qu'un intérêt académique.

Ce qui est important, c'est que le marché néerlandais de l'assurance corps ne connaît pas d'exclusion du risque nucléaire. On verra au surplus le sous-paragraphe (a).

BELGIQUE

Il en est du marché belge comme du marché néerlandais.

FRANCE

La « Police française d'Assurance maritime sur corps de tous navires » couvre un certain nombre de risques cités nommément et en plus « tous accidents et fortunes de mer ». Au demeurant, on applique également en France, pour une grande partie des assurances sur corps, les conditions anglaises et le droit anglais.

Quoi qu'il en soit, un dommage nucléaire direct ou indirect imputable à ces combustibles nucléaires se trouvant à bord n'est en aucun cas couvert par la police. Toutes les polices françaises d'assurance sur corps comportent notamment la clause d'exclusion suivante :

« *Risques atomiques*. — Sont exclus de la présente police les pertes et/ou dommages occasionnés directement ou indirectement par une modification de structure des atomes ou par une force radio-active. — Toutefois, les pertes et/ou dommages garantis par la police demeurent couverts, aux conditions de celle-ci, même s'ils ont pour cause des accidents survenus à des réacteurs ou à des installations nucléaires, à condition que ceux-ci ne se trouvent pas à bord du navire assuré ».

ITALIE

En Italie, les navires de haute mer sont, pour la plupart, assurés sur la base du droit anglais et des conditions anglaises (Institute Time Clauses - Hulls), qui s'appliquent également à la responsabilité en cas d'abordage.

Les risques nucléaires ne font l'objet d'aucune clause d'exclusion spéciale en Italie, de sorte que l'on peut se reporter au sous-paragraphe (a).

(c) Quelques remarques générales

Aucun des assureurs sur corps des marchés qui viennent d'être mentionnés ne renonce au recours. Les droits de recours contre des tiers reviennent à l'assureur en vertu d'une subrogation ou d'une cession de ces droits. La subrogation est un principe juridique généralement admis, qui, après paiement du dommage, installe l'assureur dans les mêmes droits que l'assuré. Une cession est nécessaire si l'assureur veut faire valoir des droits de recours dès avant le paiement ou si l'indemnisation du dommage à l'assuré comporte un paiement non obligatoire aux termes des conditions de la police. Néanmoins, il est d'usage dans quelques pays de faire signer par l'assuré, même en cas de subrogation de fait, une cession, ou « letter of subrogation ».

Quoi qu'il en soit, l'assureur qui a indemnisé la victime d'un dommage ne peut en aucun cas bénéficier de plus de droits que n'en aurait eu l'assuré : il se substitue à l'assuré dans ses droits à réparation au dommage!

On examinera plus en détail au chapitre III la question de savoir dans quelle mesure l'assuré ou, le cas échéant, l'assureur aurait un droit de recours contre l'exploitant/expéditeur. L'important à cet égard est surtout ce qui est précisé à l'art. 3(b)(ii) et à l'art. 7(c) de la Convention de Paris. Si l'une des parties contractantes fait usage de son droit de déclarer non applicable l'art. 3(b)(ii) de la C.P., l'assureur aura de ce chef des droits de recours contre l'exploitant/expéditeur s'il y a dommage au ou perte du navire transporteur.

3. Assurance de diverses responsabilités de l'armateur

Outre un dommage occasionné au navire transporteur par la cargaison nucléaire, il y a possibilité de dommages à des tiers, pour lesquels l'armateur serait normalement responsable, provoqués ou aggravés par la cargaison nucléaire. Le degré de couverture de cette responsabilité dans les assurances souscrites par l'armateur peut influencer sur la garantie exigée de l'expéditeur par le transporteur (voir chapitre III, par. 5) et, par là, sur l'éventuelle assurance en responsabilité civile à souscrire.

Pour autant qu'elles ne soient pas couvertes par des polices d'assurance sur corps, ces responsabilités sont en général couvertes par ce que l'on appelle des « Protection & Indemnity Clubs ». Une discussion des règles régissant tous les « P & I Clubs » n'étant pas possible, encore que ces règles ne diffèrent pas tellement entre elles, les considérations qui suivent sont basées sur les règles de la « West of England Steam Ship Owner's Protection & Indemnity Association, Ltd. ». Ces « P & I Clubs » travaillent sur la base du système de l'« assurance mutuelle », de sorte que tous les membres supportent en commun le total de tous les dommages soumis par les membres. Tandis qu'une assurance normale est souscrite contre une prime fixe, les membres du Club versent une avance et, au besoin, des prélèvements (appelés « calls »).

En ce qui concerne le risque nucléaire, on trouve à la règle 14 des règles valables pour 1962/1963 ce qui suit :

« The Association (c'est-à-dire le « Club ») shall not protect or indemnify any Member (c'est-à-dire l'« assuré ») to any extent whatever against any liabilities, costs or expenses arising out of or in consequence of the emission of ionising radiations from or the toxic, explosive or other hazardous properties of nuclear fuels or radio-active products or waste carried in an entered vessel, with the exception of radio-isotopes which are used or intended to be used for any industrial, commercial, agricultural, medical or scientific purpose and are carried as cargo and with such further exceptions as the Committee (c'est-à-dire la direction du Club) may approve. »

Se référant à une règle antérieure de même effet, le Club a adressé à ses membres, le 23 juin 1960, une circulaire leur communiquant que le « Committee », usant de son « right of approval », élargissait le domaine des marchandises dont le risque nucléaire était couvert. A cet égard, les matières nucléaires sont réparties en quatre catégories, à savoir :

- (i) natural uranium and thorium ores and concentrates, natural uranium and thorium metals, sludges and «throw-away wastes»⁵⁾ produced by the processing of such ores,
- (ii) radio-isotopes,
- (iii) fissile materials (not irradiated),
- (iv) irradiated nuclear fuel or waste.

Les catégories (iii) et (iv) restent exclues de la couverture, de sorte que seuls les risques inhérents aux matières appartenant aux catégories (i) et (ii) sont couverts.

La considération la plus importante en faveur de l'exclusion des risques nucléaires inhérents au transport de combustibles nucléaires semble avoir été le fait qu'il ne peut être question d'un «mutual risk». Comme il est vraisemblable que seule une maison d'armement membre du Club prendra sur elle le transport, il s'ensuivrait, à défaut d'une telle exclusion, un risque plus lourd pour tous les autres membres qui ne participent pas à ce transport, ce que l'on estime inacceptable. A cet égard, il convient de ne pas oublier que le total des dommages payés par le «Club» est réparti entre tous les membres; il n'est donc pas possible non plus de faire face à ce risque accru moyennant une prime supplémentaire. Cette façon de voir est encore confirmée par l'étude des possibilités qui permettraient de faire malgré tout couvrir ces risques par les Clubs. Bien qu'en général l'on professe qu'une réponse concrète ne puisse être donnée que dans un cas concret, et qu'en fait l'on n'examine pas de cas ou de question hypothétiques, l'on a néanmoins l'impression que l'exclusion ne pourra être évitée que si les marchandises à transporter sont, de l'avis de l'U.K.A.E.A., absolument sans danger.

Enfin, un point important encore est que, sauf convention spéciale, la couverture des «P & I Clubs» n'est pas en principe limitée à un montant déterminé⁶⁾.

On trouvera ci-dessous quelques-unes des responsabilités les plus importantes, avec indication de la mesure dans laquelle elles sont ou non couvertes par les polices d'assurance sur corps ou par les P & I.

(a) Abordage

La responsabilité d'un dommage à des tiers par suite d'«abordage» est en général couverte par des polices d'assurance sur corps. L'importance de la couverture n'est toutefois pas la même sur tous les marchés; dans la mesure où cette responsabilité n'est pas couverte par la police d'assurance sur corps, la couverture est, en général, assurée dans le cadre des «P & I rules». Dans ce cas, une contamination radio-active résultant d'un abordage n'est, en vertu de ce qui précède, pas couverte.

CONDITIONS ANGLAISES

Les conditions anglaises couvrent 75 ou 100 % de la responsabilité pour dommages matériels⁷⁾ par suite d'abordage et, en fait, de 75 à 100 % de la somme assurée sur corps. L'assurance contre cette responsabilité fait l'objet d'une couverture distincte qui est accordée en sus de la couverture du navire même. Les clauses anglaises des polices d'assurance sur corps ignorant — contrairement à la couverture accordée par les «P & I Clubs» — l'exclusion du risque nucléaire (voir chapitre I, par. 2(a)), il semble que l'aggravation du dommage par abordage due à une contamination radio-active (naturellement à concurrence d'un maximum de 75 ou 100 % de la somme assurée) soit recouvrable au titre de la police.

CONDITIONS ALLEMANDES

Selon le par. 78 ADS, la responsabilité en matière de dommage par abordage est couverte par la police d'assurance sur corps. L'expression «Kernenergie Einschlussklauseln» exclut toutefois expressément de la couverture l'aggravation d'un dommage par abordage imputable à des combustibles nucléaires. Cette exclusion cesse de jouer uniquement à l'égard des marchandises dont le transport est admis sans autorisation au titre du par. 7(1) de la «Erste Strahlenschutzverordnung» du 24.6.1960.

FRANCE

La « Police française d'Assurance maritime sur corps de tous navires » couvre également le recours de tiers pour dommages matériels par suite d'abordage, à l'exclusion de la responsabilité en matière de décès et de préjudice corporel, ce par quoi il faut entendre qu'il n'est nullement question ici d'une couverture distincte comme sous les conditions anglaises. Aussi la responsabilité des assureurs est-elle limitée à une fois la somme assurée en même temps pour le dommage au navire même et le dommage au tiers par suite d'abordage.

Par suite de l'exclusion, examinée au § 2(b), des « risques atomiques », l'aggravation du dommage lié à des causes nucléaires n'est toutefois pas couverte en cas d'abordage.

(b) *Frais d'enlèvement d'épave*

D'une façon générale, il faut distinguer entre deux catégories de frais d'enlèvement d'épave :

- (i) enlèvement d'épave à la charge ou avec l'accord des assureurs, si la valeur de l'épave enlevée est supérieure aux frais d'enlèvement;
- (ii) enlèvement d'épave à la charge des autorités parce que l'épave constitue un danger pour la navigation.

Il va de soi que les frais d'enlèvement d'épave seront plus élevés si l'épave a été contaminée radio-activement par la présence de combustibles nucléaires. Il n'est même pas impensable que ces frais soient déjà plus élevés par suite de la simple présence des combustibles, car cette présence accroît le danger inhérent à l'enlèvement de l'épave.

CONDITIONS ANGLAISES

En ce qui concerne les stipulations anglaises (Institute Time Clauses, Standard Dutch Hull Form etc.), on lit à la fin de la clause d'abordage :

« Provided always that this clause shall in no case extend to any sum which the Assured may become liable to pay or shall pay for removal of obstructions under statutory powers ».

Les frais d'enlèvement d'épave sont à la charge des assureurs uniquement si ces frais sont à leur avantage, donc dans le cas (a). En raison de la clause ci-dessus, ces frais ne sont toutefois pas, dans le cas (b), à la charge des assureurs sur corps; ils sont alors, normalement, à la charge des P & I Clubs.

En l'absence d'une clause d'« exclusion nucléaire », dans la police d'assurance sur corps, les frais majorés sont couverts dans le cas (a), mais il faut encore songer au cas où ces frais découlant du caractère des matières nucléaires seraient, sans la majoration, inférieurs à la valeur de l'épave et, avec la majoration, supérieurs à cette valeur. En ce cas, les assureurs sur corps ne procéderont sans doute pas à l'enlèvement, puisqu'ils ne peuvent en retirer aucun avantage; l'enlèvement sera alors uniquement à la charge des autorités (ii), ce qui ne relève pas de la couverture sur corps. Si ces frais sont répartis en avarie grosse, voir chapitre I, § 4.

En ce qui concerne la couverture prévu par les P & I Clubs (ii), l'introduction au présent paragraphe montre que le surcroît des frais entraîné par la clause d'exclusion des risques nucléaires figurant dans les « P & I rules » n'est pas couvert.

ALLEMAGNE (R.F.)

On peut dire des conditions allemandes ce qui a été dit des conditions anglaises, pour autant que les frais contribuent à réduire le montant du dommage, c'est-à-dire que les frais soient inférieurs à la valeur de l'épave. Toutefois, en vertu de l'exclusion nucléaire ou des Kernenergie-Einschluss-Klauseln (voir § 2(b) du présent chapitre), la majoration de ces frais n'est jamais imputée aux assureurs sur corps.

D'une façon générale, la couverture des frais d'enlèvement d'épave relève de la garantie P & I, à laquelle s'applique ce qui a été dit précédemment.

FRANCE

En France, la couverture des frais d'enlèvement d'épave ne relève généralement pas non plus des polices d'assurances sur corps, de sorte que ce qui a été dit précédemment au sujet des P & I s'applique également ici.

Du reste, si les frais d'enlèvement d'épave étaient effectivement à la charge des assureurs sur corps, le surcroît de frais ne serait pas à la charge de ces assureurs, par suite de la clause d'exclusion des risques atomiques incluse dans la police d'assurance sur corps en France.

REMARQUE

Dans certains cas, les frais d'enlèvement peuvent, nonobstant ce qui a été dit, être à la charge des assureurs sur corps si le navire est abandonné aux assureurs. Voir à cet égard également le § 5 du présent chapitre.

(c) Frais d'assistance et de sauvetage

Par assistance et sauvetage au sens du présent sous-paragraphe, il faut entendre l'assistance et le sauvetage au bénéfice d'un navire en détresse. A cet égard, il y a également une nette distinction entre les frais d'enlèvement d'épave examinés dans le sous-paragraphe précédent et la rétribution de l'assistance et du sauvetage visés ici, en ce sens que l'enlèvement de l'épave découle d'un accord entre propriétaires et renfloueurs et, en général, sous contrat, tandis qu'assistance et sauvetage d'un navire en détresse sont le plus souvent conclus entre le capitaine et les sauveteurs au titre d'un « Lloyd's Open Form » selon le principe « no cure, no pay ». « Assistance et sauvetage » sont une institution internationalement reconnue qui a fait le 23 septembre 1910, à Bruxelles, l'objet de la « Convention pour l'unification de certaines règles en matières d'assistance et de sauvetage maritimes » signée par la plupart des pays maritimes.

En la matière, les articles (ou parties d'articles) suivants de ladite convention sont les plus importants :

Art. 2, 3^e alinéa : « En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées. »

Art. 8, 1^{er} alinéa : « La rémunération est fixée par le juge selon les circonstances en prenant pour base (a) en premier lieu, le succès obtenu, ..., le danger couru par le navire assisté, ... par les sauveteurs et par le navire sauveteur, ... et les risques de responsabilité et autres courus par les sauveteurs ...; (b) en second lieu, la valeur des choses sauvées. »

Il appert de ce qui précède que le danger couru par les sauveteurs constitue un facteur important dans la fixation de la prime de sauvetage; il va dès lors de soi que la présence de combustibles nucléaires (surtout s'il s'agit de combustibles irradiés) conduit à une majoration

de la prime de sauvetage en raison du risque accru. Si les polices d'assurance sur corps ne comportent aucune clause d'exclusion des risques atomiques (voir ce qui précède), les assureurs devront également rembourser ce supplément de frais, pour autant que l'assistance ait été accordée pour un danger assuré.

La prime d'assistance en cas de sauvetage de vies humaines (voir art. 9 de la susdite convention) n'est, en général, pas à la charge des assureurs sur corps; cette prime de sauvetage de vies humaines est, s'il n'y a pas d'exclusion comme mentionné au début du présent paragraphe, à la charge des P & I Clubs.

Dans la plupart des cas, la prime d'assistance est répartie en avarie grosse; voir à cet égard le § 4 du présent chapitre.

(d) Responsabilité en cas de dommages à la cargaison

Ainsi qu'il résulte de ce qu'il a été dit au chapitre II, § 1(a), l'armateur peut être tenu responsable du dommage ou de la perte affectant les marchandises chargées à bord de son navire.

Cette responsabilité relève de la couverture des P & I Clubs. L'exclusion déjà mentionnée des risques nucléaires étant de règle, les armateurs n'ont aucune couverture s'ils sont responsables du dommage nucléaire à « la partie neutre de la cargaison ».

(e) Garanties au profit des arrimeurs, etc.

Dans la plupart des cas, l'armateur devra recourir à des « contractors » indépendants, tels que les arrimeurs pour le chargement du navire, les propriétaires de grues, d'allèges et de remorqueurs, etc.

Ces « contractors » ne prêtent généralement leurs services que pour autant que les armateurs les garantissent contre tous dommages à leurs installations et contre toutes sortes de responsabilités. Sous réserve d'approbation des conditions de ces garanties par la direction du P & I Club, ce dernier couvre l'armateur pour ces garanties. Toutefois, par suite de l'exclusion des risques nucléaires, l'armateur n'a aucune couverture s'il doit garantir ces « contractors » dans le cas de combustibles nucléaires.

REMARQUE FINALE

Les navires de mer étant en fait, en Belgique, aux Pays-Bas et en Italie, assurés uniquement sur la base du droit anglais et des conditions anglaises, on se reportera, en ce qui concerne, pour les sous-paragraphe susmentionnés, le marché local dans ce pays, à ce qui a été dit des « conditions anglaises ».

C. ASPECTS GENERAUX

4. Avarie grosse

Par avarie grosse, ou commune, on entend le dommage (sacrifices) que l'on cause délibérément à *l'ensemble* navire, cargaison et transport, ou les frais que l'on expose pour cet ensemble s'il est en péril ou pour permettre de mener à bien le voyage *commun*. L'accent est mis ici sur l'aventure *commune* du navire et de la cargaison; s'il s'agit de sacrifices ou de frais consentis en faveur d'un seul ou de plusieurs intéressés, et non pour *tous* les intéressés, il n'y a non pas avarie grosse mais avarie particulière.

Les frais ou les sacrifices ainsi consentis sont à la charge de toutes les parties, de sorte que tous doivent supporter en commun ces frais ou ces sacrifices. A cet effet, les frais ou les sacrifices sont répartis en avarie grosse, et chacun est tenu de verser à l'avarie grosse une contribution dont le montant va au profit de la partie qui a subi le dommage ou exposé les frais.

L'avarie grosse est une institution généralement reconnue depuis des siècles; aussi, les législations de pratiquement tous les pays maritimes comportent-elles des dispositions concernant la répartition en avarie grosse. Pour pallier les difficultés découlant des inévitables divergences entre ces législations nationales, des règles générales internationalement acceptées sont à cet égard en usage depuis longtemps déjà; ces règles sont connues sous le nom de «York-Antwerp-Rules», amendées pour la dernière fois en 1950. Ces «York-Antwerp-Rules», ne font toutefois pas l'objet d'un accord international entre Etats; néanmoins, elles sont applicables pour autant que les connaissements les mentionnent. Etant donné l'assujettissement tant de l'armateur que du propriétaire de la cargaison aux dispositions du connaissement, la répartition en avarie grosse reste, nonobstant les dispositions de la Convention de Paris, inchangée (voir au surplus chapitre III, § 4).

Tout comme dans le cas de la prime d'assistance et sauvetage, il n'est pas impensable qu'un dommage A/G ou les frais A/G soient accrus par suite de la présence de combustibles nucléaires; en cas de frais de port de refuge, d'échouage (prime de sauvetage majorée, voir § 3(c), chapitre I), etc., ceci va de soi. Il en découle que la contribution de chaque intéressé à l'avarie grosse sera également plus élevée que dans le cas où les combustibles nucléaires ne se seraient pas trouvés à bord. Tous les intéressés seront donc tenus de payer la cotisation majorée.

En ce qui concerne l'incidence de l'institution de l'avarie grosse sur les assurances du navire et de la cargaison, on notera que les assureurs seront, en règle générale, responsables du dommage A/G et de la cotisation A/G pour autant que les mesures A/G aient trait à un *danger assuré*. Si les assureurs ne sont pas responsables du dommage nucléaire (voir § 1 et 2 du présent chapitre), il est possible qu'ils ne le soient pas davantage de la majoration du dommage A/G ou de la contribution A/G (8); ceci ne réduit toutefois en rien la responsabilité entre armateur et propriétaires de la cargaison.

Par suite de ce qui a été dit dans les § 1 et 2 du présent chapitre, ce qui précède joue en tout état de cause dans les cas suivants :

- (a) en ce qui concerne le navire : conditions allemandes
conditions françaises
- (b) en ce qui concerne la cargaison⁹⁾ : conditions françaises.

Les incidences du non-remboursement des cotisations A/G aux ayants droit dans les cas ci-dessus ainsi que des droits évantuels de recours des assureurs lorsque ceux-ci sont effectivement tenus à remboursement sont examinées au chapitre III, § 5.

5. Abandon et délaissement

Il convient de distinguer l'abandon et le délaissement :

- (a) l'abandon est une notion du droit maritime, c'est-à-dire abandon du bateau aux éléments par le capitaine et l'équipage;
- (b) le délaissement, notion appartenant à la technique des assurances, qui est la cession de l'objet assuré aux assureurs contre paiement de la somme assurée.

L'abandon visé au point (a) est surtout important en ce qui concerne l'expiration de la responsabilité de l'exploitant/expéditeur conformément à l'art. 4 C.P. (voir au surplus chapitre III, § 4(b)).

Les dispositions de législations nationales des divers pays en ce qui concerne le délaissement visé sous le point (b) diffèrent en ce qui concerne aussi bien les possibilités que les suites pour les assurés ou les assureurs.

Le délaissement comportant la plupart du temps le transfert de la propriété de l'objet assuré aux assureurs, et les assureurs ayant alors à supporter également les responsabilités en tant que propriétaires (voir chapitre III, § 4(b), page 33), il convient de donner un bref aperçu des diverses dispositions concernant le délaissement.

Anticipant sur la question de savoir jusqu'à quel point le délaissement de combustible est possible (voir page 33), signalons dès maintenant que l'article 86 du Traité instituant la Communauté européenne de l'Energie atomique (Rome, 25 mars 1957) stipule que les «matières fissiles spéciales»³⁸⁾ sont la propriété de la Communauté. Le transfert de propriété sera donc impossible de ce chef. La même disposition s'applique aux combustibles fournis sous contrat de location par les Etats-Unis d'Amérique du nord.

CONDITIONS ANGLAISES

Selon le droit anglais, les assureurs peuvent refuser d'accepter le délaissement; s'ils ne le faisaient pas, ce qui au surplus serait très inusité, ils hériteraient de tous les avantages et inconvénients inhérents à la propriété du bien assuré. Ceci est surtout important si, par exemple, les autorités obligent le propriétaire (en l'occurrence l'assureur) à enlever l'épave (voir §3(b) du présent chapitre) et si après le délaissement il y a dommage à des tiers.

En cas de «Actual Total Loss», l'assureur est «*entitled* to take over the interest of the Assured» (sect. 79(1) M.I.A.); il a le droit, et non l'obligation de le faire.

En pratique, il n'y a jamais acceptation du délaissement ou du transfert des intérêts.

CONDITIONS ALLEMANDES

En Allemagne(R.F.), les assureurs peuvent refuser le délaissement dans un délai de cinq jours. Il n'y a dès lors pas de transfert de propriété. S'il n'est pas fait usage de ce droit, ou si le délai de cinq jours est écoulé, il y a transfert de propriété.

PAYS-BAS

Selon le droit néerlandais, le délaissement est un acte unilatéral de l'assuré; les assureurs ne peuvent refuser le délaissement. Il est toutefois possible de limiter ou de rejeter dans la police le droit de délaissement, les règles du «Wetboek van Koophandel» en la matière n'étant pas d'ordre public. Le délaissement a pour conséquence le transfert de la propriété.

Au surplus, le problème ne présente qu'un intérêt académique, la plupart des assurances — et à plus forte raison celles qui concernent les navires de haute mer — étant régies par le droit anglais.

BELGIQUE

La situation en Belgique est pratiquement identique à celle des Pays-Bas.

FRANCE

En France, les dispositions du Code de Commerce concernant le délaissement ne sont pas d'ordre public, de sorte que les assureurs peuvent limiter ou rejeter ce droit. Une limitation des cas où le délaissement peut intervenir se rencontre donc aussi bien dans la police d'assurance sur corps que dans la police-marchandises.

En outre, l'article 22(3) de la police d'assurance sur corps ou l'article 24(2) de l'assurance-marchandises stipulent que les assureurs ont toujours le droit de choisir entre l'acceptation du délaissement et le règlement du dommage sur la base d'une perte totale sans transfert de propriété.

Si le délaissement est accepté, le transfert de propriété s'effectue avec effet rétroactif à la date de l'événement.

ITALIE

La plupart des assurances étant conclues en Italie sur la base du droit anglais, la question du délaissement selon le droit italien ne présente qu'un intérêt académique.

II. APERÇU GENERAL SUR LA RESPONSABILITE DES TRANSPORTEURS

Il appert du chapitre I B, § 3, que, pour diverses responsabilités, l'armateur n'est nullement couvert par sa police d'assurance sur corps ou par sa couverture P & I, si ces responsabilités découlent de risques nucléaires. La responsabilité de l'armateur est en fait double, en ce sens qu'il peut être tenu pour responsable (a) en vertu d'une des conventions internationales concernant la responsabilité des armateurs¹⁰⁾ ou en vertu de dispositions analogues dans les législations nationales¹¹⁾ (ci-après appelées « responsabilité en droit maritime ») et (b) en vertu du « droit commun ».

Etant donné le caractère nul ou très insuffisant de la couverture de ces responsabilités (voir chapitre I B, § 3), il est fort probable que le transporteur s'efforcera de faire supporter ces responsabilités par l'exploitant expéditeur ou destinataire au moyen de garanties. Même après la ratification de la Convention de Paris, en vertu de laquelle toute responsabilité pour un dommage nucléaire sera canalisée vers les exploitants d'une installation nucléaire, cette responsabilité de l'armateur (tout au moins pour autant qu'elle soit basée sur une des « conventions de transport ») continuera à jouer un grand rôle par suite des stipulations de l'art. 6(b) C.P. : le maintien sans changement de l'effet des « conventions de transport ».

Pour bien comprendre l'étude tant des garanties éventuellement exigées par l'armateur que de l'effet de l'art. 6(b) C.P., il convient de procéder tout d'abord à un aperçu général de cette responsabilité de l'armateur.

L'armateur devant à son tour, dans l'exercice normal de ses activités, donner des garanties aux arrimeurs, propriétaires des installations de chargement et de déchargement et autres entreprises de services (voir chapitre I B, § 3(e)), ce point retiendra également dans une certaine mesure l'attention.

1. La responsabilité en droit maritime

(a) Responsabilité de la cargaison transportée

Le 25 août 1924 a été signé à Bruxelles un accord international fixant quelques règles uniformes concernant le connaissement et généralement connu sous l'expression de « Hague Rules ». Cet accord a été ratifié entre autres par tous les Etats membres de la Communauté; il est en vigueur.

Ainsi que l'indique son titre, l'accord ne s'applique qu'à une cargaison transportée sous couvert d'un *connaissement*. Dans le cas des chartes-parties et de reçus non négociables, ces règles ne sont pas impératives.

Dans le cas de transport sous connaissement, les « Hague Rules » assignent au transporteur une certaine responsabilité. L'opinion largement générale est que le transporteur a une « obligation de prestation », c'est-à-dire qu'il prend sur lui de livrer la marchandise sans dommage à destination.

Si les marchandises semblent, à l'arrivée, endommagées ou égarées, il appartient au transporteur de faire la preuve que le dommage ou la perte subis sont dus à un danger dont, selon l'art. IV des « Hague Rules », il n'est pas responsable. En outre, l'art. III des « Hague Rules » fait au transporteur l'obligation :

«To exercise due diligence to — (a) make the ship seaworthy; (b) properly man, equip and supply the ship; (c) make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation».

Contre la preuve fournie par le transporteur que le dommage est à imputer à une cause dont il est disculpé au sens de l'art. IV, l'intéressé à la cargaison peut établir que le transporteur supporte une certaine faute dans cette circonstance libératoire ou que le dommage a été causé par une manipulation fautive de la cargaison. Il est dès lors aussi pensable que des cas se présenteront où l'armateur sera réputé responsable du dommage causé par les matières nucléaires au «reste de la cargaison».

Ainsi qu'on l'a déjà fait observer, ces «Hague Rules» ont dans tous les Etats membres de la Communauté force de loi, de sorte que l'armateur ne peut limiter sa responsabilité en deçà de ce que stipulent ces «Hague Rules». Ce caractère d'ordre public n'existe cependant pas :

- (a) avant le chargement à bord et après le déchargement du bord (art. VII H.R.);
- (b) si la cargaison est transportée à bord d'un navire affrété et qu'elle n'a pas fait l'objet d'un connaissement distinct (art. I(b) H.R.);
- (c) si les marchandises sont transportées contre un reçu non négociable (art. VI H.R.).

Dans ces cas, le transporteur a le droit de limiter davantage sa responsabilité, naturellement dans les limites que lui reconnaît le droit national applicable.

Au vu de l'art. IV (5) H.R., la responsabilité du transporteur en matière de dommage à la cargaison est limitée à 100 £ (valeur or) par colis. En vertu de ce que l'on appelle le Gold Clause Agreement, signé par un grand nombre d'armateurs et d'intéressés à la cargaison, cette limitation est portée à 200 £ par colis. A titre illustratif, on notera que, selon le droit néerlandais (art. 468 W.v.K.), la limitation s'élève à 1 250 Fl. par pièce ou unité. Au surplus, la responsabilité du transporteur est encore limitée pour toutes les demandes collectivement, et ceci sur la base soit des conventions fixant des règles uniformes en matière de limitation de la responsabilité des propriétaires de navire signées à Bruxelles le 25 août 1924 et le 10 octobre 1957, soit des législations nationales des Etats membres¹³).

Etant donné la possibilité que des conventions de transport soient assujetties au droit américain, il convient encore de mentionner (sans pour autant entrer dans les détails) le «Harter Act (1893)», qui, dans le transport international, n'est d'application qu'avant le chargement ou qu'après le déchargement des marchandises aux Etats-Unis¹²). Ce «Harter Act» règle tout comme les «Hague Rules», la responsabilité du transporteur en matière de dommage à la cargaison. En ce qui concerne les contributions à l'avarie grosse, il est, en vertu de la jurisprudence des U.S.A., et contrairement à ce qui a lieu chez nous, nécessaire d'insérer dans les connaissements une clause spéciale, dite «Jason Clause», car, selon le droit américain l'insertion d'une clause libératoire dans les dispositions du connaissement n'exclut pas les effets de la faute de l'armateur et l'armateur, en cas d'avarie grosse, n'a aucun droit positif. La «Jason Clause» prévoit de garantir l'obligation de contribuer à l'avarie grosse si celle-ci découle d'une faute de l'armateur ou du navire.

(b) Responsabilité en cas d'abordage

La responsabilité en cas d'abordage a de même fait l'objet d'un accord international ratifié par tous les Etats membres de la Communauté, qui est la convention signée le 23 septembre 1910 à Bruxelles, pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage.

Selon l'art. 1^{er} de cet accord, ce dernier est applicable en cas d'abordage entre navires de haute mer ou entre navires de haute mer et bâtiments fréquentant les eaux intérieures.

Il est remarquable que l'on y parle de faute du *navire*, alors que l'art. 2 énumère parmi diverses possibilités de disculpation « imprévu, force majeure et doute quant à la cause de l'abordage ».

Si, selon les principes de causalité applicables, l'abordage est la cause exacte, et si le dommage ainsi causé est accru par, notamment, l'incendie de la cargaison, le dommage total sera réputé dommage par abordage. Ceci vaut également si l'abordage provoque un accident nucléaire avec les combustibles nucléaires transportés et si le dommage par abordage est accru par suite d'un dommage nucléaire.

La responsabilité en cas d'abordage est limitée et ce en vertu des accords internationaux signés le 25 août 1924 et le 10 octobre 1957 fixant certaines règles uniformes en matière de limitation de la responsabilité des propriétaires de navire, ou, le cas échéant, en vertu de lois nationales. Ces accords n'ont pas été ratifiés par tous les Etats membres de la Communauté¹³⁾. Les limitations actuellement valables dans les Etats membres sont les suivantes :

ALLEMAGNE (R.F.)

Valeur du navire et du fret.

PAYS-BAS

En cas de dommage matériel : 90 Fl. par mètre cube de jauge nette du navire. En cas de dommage aux personnes : 275 Fl. par mètre cube de jauge nette du navire. En cas de dommage matériel et corporel conjointement : 275 Fl. par mètre cube, dont 185 Fl. toutefois sont réservés pour le seul dommage corporel, tandis que les 90 Fl. restants sont répartis entre dommage matériel et dommage corporel au prorata, si le dommage corporel n'est pas entièrement couvert par la première tranche de 185 Fl.

BELGIQUE

Valeur du navire, des accessoires et du fret, avec cette condition toutefois qu'en aucun cas un montant de 1 400 FrsB. par tonne de jauge nette ne sera dépassé. En cas de dommage corporel, l'armateur est encore responsable à concurrence de 1 400 FrsB. par tonne en sus du montant précité.

FRANCE

La responsabilité maximale est déterminée par l'« abandon », c'est-à-dire la valeur de ce qui reste du navire fautif après l'abordage.

ITALIE

La responsabilité maximale n'est pas supérieure aux 2/5 ni inférieure au 1/5 de la valeur du navire au début du voyage; à cette valeur s'ajoutent en outre le fret et d'autres profits.

ANGLETERRE

74 £ par tonne de jauge nette s'il y a dommage corporel et dommage matériel, dont 50 £ au moins sont réservées pour le dommage corporel. Si ce montant ne suffit pas à couvrir intégralement les demandes en matière de dommage corporel, les 24 £ restantes sont réparties proportionnellement entre le dommage corporel non indemnisé et le dommage matériel. S'il n'y a que dommage matériel, la responsabilité est limitée à 24 £ par tonne. (Ces montants sont appliqués depuis que le Parlement britannique a ratifié, le 1^{er} août 1958, la Convention de Bruxelles du 10.10.1957 sur la limitation de la responsabilité).

2. La responsabilité en droit commun

Sauf en cas de dommage à la cargaison transportée et de dommage par abordage l'armateur peut naturellement être aussi tenu pour responsable d'autres dommages, par exemple en cas d'explosion pendant le séjour dans un port (à noter ce que l'on appelle le « Texas disaster » dans le cas d'un navire chargé de nitrate).

Tant que la Convention de Paris n'est pas encore en vigueur, et que, notamment, la responsabilité n'est pas encore canalisée vers l'exploitant, ceci peut encore s'appliquer à l'armateur en cas d'accident nucléaire avec des combustibles nucléaires transportés à bord. Parmi les Etats membres de la Communauté, seule la République fédérale d'Allemagne a édicté une loi atomique spéciale; le point de savoir dans quelle mesure cette loi s'appliquera à des accidents survenant en dehors de l'Allemagne(R.F.) relève du droit international privé allemand. Au surplus, il va de soi que le droit applicable ne peut pas toujours être, tant s'en faut, le droit national d'un des Etats membres de la Communauté. Etant donné que, pour des raisons faciles à comprendre, on ne peut, dans le cadre du présent rapport, s'étendre sur cette question, on ne dira qu'un mot du « droit commun » des Etats membres, tandis qu'on verra le chapitre III, où l'« Atomgesetz » est discutée en détail, pour la situation existant en République fédérale d'Allemagne.

En Belgique, en France et aux Pays-Bas, la responsabilité relevant du « droit commun » est principalement une « responsabilité pour faute », qui toutefois peut évoluer en pratique, en raison de la notion juridique de « présomption de faute », vers une forme de responsabilité absolue, où l'interpellé doit établir la force majeure, c'est-à-dire son innocence. En Belgique et en France, cette responsabilité est basée sur les art. 1382, 1383 et 1384 du Code Civil; aux Pays-Bas, sur les art. 1401, 1402 et 1403 du Burgerlijk Wetboek (Code Civil)¹⁴. En Italie, c'est principalement l'art. 2050, Codice Civile¹⁵ qui est important, lequel prévoit une certaine forme de responsabilité absolue (voir chapitre III, § 1).

La portée réelle de la responsabilité de l'armateur en matière d'accident nucléaire est difficile à prévoir; en fait, on ne peut prévoir dans quelle mesure le juge admettra dans le chef du transporteur une présomption de faute. Quoi qu'il en soit, le montant de la responsabilité en droit commun est illimité.

Enfin, il convient encore de signaler la convention sur la responsabilité en matière de transport de passagers par mer (Bruxelles, avril 1961). Cet accord étant postérieur au 29 juillet 1960 (date de la Convention de Paris), il ne tombe pas sous le coup de l'art. 6(b) C.P., et c'est la Convention de Paris seule qui, dans le cas d'accident nucléaire affectant des passagers, sera applicable.

3. La responsabilité résultant des garanties

Ainsi qu'il a déjà été observé au chapitre I, § 3(e), l'armateur doit également recourir aux services de tiers : arrimeurs, remorqueurs, installations de chargement et de déchargement. Ces tiers ne sont, en règle générale, disposés à accorder leurs services que si l'armateur les garantit contre un dommage occasionné à des tiers et souvent aussi contre tout dommage ou perte affectant la grue, le remorqueur, etc.

Sans ces garanties, l'armateur ne pourra exercer ses activités, ce qui se reflète dans le fait que les P & I Clubs reprennent à ce titre pour eux la responsabilité de l'armateur (voir chapitre I, § 3(e)).

III. RESPONSABILITE PENDANT LE TRANSPORT DE COMBUSTIBLES NUCLEAIRES

Ce chapitre examinera la responsabilité de l'exploitant et d'autres personnes en cause dans le transport, dans le cas d'accident nucléaire causé par des combustibles nucléaires irradiés ou non irradiés pendant le transport.

L'étude de cette responsabilité portera tant sur la situation en droit actuel, c'est-à-dire le droit applicable avant l'entrée en vigueur de la Convention de Paris, que sur la situation découlant des règles de la Convention de Paris. Des Etats membres de la Communauté, seule la République fédérale d'Allemagne a une loi atomique spéciale, appelée : «Gesetz über die friedliche Verwendung der Kernenergie und den Schutz gegen ihre Gefahren (Atomgesetz)», datée du 23 décembre 1959; cette loi sera naturellement abordée aussi dans l'analyse du «droit actuel».

Une comparaison des définitions de «combustibles nucléaires» (art. 1(a)(iii) C.P.) et de «substances nucléaires» (art. 1(a)(v) C.P.) avec les dispositions de l'art. 4 C.P. fait apparaître que la Convention de Paris n'est pas applicable à l'uranium naturel. Dans l'«Exposé des Motifs», la justification en est que la radio-activité est faible et que le risque de criticalité est absent (§ 9).

Selon les définitions de «Kernbrennstoffe» au § 2(1) AtG, l'uranium naturel appartient, selon le droit contemporain allemand, aux matières fissiles pour lesquelles la responsabilité au sens des § 25 et 26 en corrélation existe eu égard au § 35 AtG, pour autant toutefois que cet uranium naturel soit assez pur pour pouvoir entretenir une réaction en chaîne dans un réacteur à ce destiné. Ceci semble en contradiction avec la motivation du § 9 «Exposé des Motifs»; en réalité, il se fait que de grandes quantités de matières fissiles sont nécessaires dans un réacteur à uranium naturel pour entretenir une réaction en chaîne, une configuration spéciale de ce combustible et du modérateur étant en outre nécessaire. La chance qu'au cas où, par suite d'un accident nucléaire, ces deux conditions soient réunies semble à ce point infiniment plus minime que dans le cas d'uranium enrichi (dont la masse critique est beaucoup plus faible) et du plutonium que l'on peut poser que le risque de criticalité est absent pendant le transport de l'uranium naturel.

Quoi qu'il en soit, la Convention de Paris ne s'applique pas au transport de l'uranium naturel; à ce transport s'applique donc (et restera applicable, à moins que la législation nationale n'en décide autrement) le droit normal. La loi atomique allemande, par contre, s'applique au transport de l'uranium naturel pour autant qu'il soit de pureté nucléaire. A cet égard, ce qui suit concerne spécialement le transport de «matières nucléaires» au sens de l'art. 1(a)(v) C.P., sauf si le contraire est expressément précisé, et exception faite des dispositions de la loi atomique allemande. En ce qui concerne le «droit actuel» (autre que le droit applicable dans la République fédérale d'Allemagne), ce qui est dit vaut, mutatis mutandis, pour l'uranium naturel, même après que la Convention de Paris sera en vigueur. Que l'on parle dans le présent rapport de «combustibles nucléaires» ou de «matières nucléaires», il faut entendre, en ce qui concerne la Convention de Paris, les matières visées à l'art. 1(a)(v) C.P. (donc à l'exclusion de l'uranium naturel); en ce qui concerne l'«Atomgesetz» allemande, toutes les matières fissiles à l'inclusion de l'uranium naturel de pureté nucléaire.

Par ailleurs, la définition d'un accident nucléaire donnée à l'art. 1(a)(i) C.P. est encore importante. Sans entrer plus avant dans les problèmes intéressant les rapports de causalité entre dommage et cause, on signalera surtout que l'art. 1(a)(i) C.P. parle d'un fait ou d'une succession de faits ayant la même cause, à condition que ce fait (ou ces faits) ou le dommage soient la conséquence de propriétés radio-actives ou d'une *combinaison de ces dernières* avec des propriétés

nocives, explosives ou autres propriétés dangereuses. Un point important est que la Convention s'applique non pas aux seuls dommages classiques, mais aussi aux cas où soit un accident imputable à la radio-activité provoque un dommage classique soit un accident de caractère classique provoque un accident d'irradiation (§ 8, « Exposé des Motifs »). Bien que l'« Atomgesetz » allemande ne parle que des « Wirkungen eines Kernspaltungsvorgangs » (§ 25 AtG), selon Fischerhof et Mattern-Raisch, la situation découlant du droit allemand actuel n'est pas essentiellement différente. Le droit actuel des autres Etats membres de la Communauté ne contient naturellement pas encore de définition de l'accident nucléaire.

Pour dégager une vue d'ensemble de la responsabilité de l'exploitant/expéditeur ou de l'exploitant/destinataire, on examinera séparément :

- a) la responsabilité dans les Etats membres de la Communauté,
- b) la responsabilité au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord,
- c) la responsabilité aux Etats-Unis d'Amérique,
- d) la responsabilité pendant le transport proprement dit.

Bien que l'on se propose d'examiner dans les quatre premiers paragraphes la responsabilité de l'exploitant/expéditeur ou de l'exploitant/destinataire, il est inévitable que la responsabilité du transporteur soit également abordée. Pour assurer la clarté de la synthèse, le cinquième paragraphe résumera quelles sont les responsabilités qui, selon les quatre premiers paragraphes, resteront (ou pourront rester) à la charge du transporteur. Le même paragraphe examinera, immédiatement après, les garanties éventuelles exigées par le transporteur.

Les distinctions nécessaires seront établies selon les modalités de transport ci-après :

- (a) transport par navire de ligne, c'est-à-dire par navire appartenant à une compagnie exploitant une ligne régulière et transportant en même temps une cargaison neutre et une cargaison nucléaire;
- (b) transport par un navire affrété par l'exploitant
- (c) transport par un navire appartenant à l'exploitant.

Dans les cas (b) et (c) on considérera qu'il y a groupage d'envois de combustibles nucléaires et que les navires visés ici ne transportent que ces envois groupés; le dommage au « reste de la cargaison » ne joue donc ici aucun rôle.

1. La responsabilité dans les Etats membres de la Communauté

Selon le droit actuel, la loi atomique allemande exceptée, la responsabilité n'est pas canalisée vers l'exploitant; tant le transporteur que l'exploitant ont dès lors chacun leur propre responsabilité. En Belgique, en France et au Luxembourg la responsabilité est basée sur les articles 1382, 1383 et 1384 du Code Civil; aux Pays-Bas, sur les articles 1401, 1402 et 1403 du « Burgerlijk Wetboek » et en Italie, principalement sur l'article 2050 « Codice Civile »¹⁵⁾.

Bien que la responsabilité selon le droit belge, français et néerlandais¹⁴⁾ soit en principe une « responsabilité pour faute » (distinguer d'une « responsabilité absolue »), il n'est pas impossible qu'en pratique semble néanmoins se dégager un système voisin de la responsabilité absolue. Ceci, étant donné les risques inhérents aux combustibles nucléaires, et principalement aux combustibles irradiés, n'est assurément pas impensable; la jurisprudence, tout au moins aux Pays-Bas et en France, connaît des cas où la théorie de la « responsabilité née du risque » est appliquée. Il va de soi que la mesure dans laquelle le juge admet la présomption de faute joue aussi un grand rôle.

Il est difficile de prévoir si le juge adoptera à l'égard du transporteur dans la même mesure la présomption de faute ou la théorie de la responsabilité née du risque (voir chapitre II, § 2), comme il l'est de prédire dans quelle mesure c'est peut-être l'exploitant qui doit être tenu pour responsable en vertu de l'article 1384 C.C. France, Italie, Luxembourg ou de l'article 1403 B.W.¹⁶⁾.

Le droit italien connaît à l'article 2050 C.C. déjà une certaine forme de responsabilité absolue, dans le cas de l'accomplissement d'actes dangereux, que le danger découle de la nature ou des modalités de l'opération. Cette responsabilité, qui peut aussi s'étendre au transporteur de matières dangereuses, est une responsabilité « personnelle » illimitée quant au montant.

En ce qui concerne la situation en Allemagne, il ressort du § 35 AtG que la loi s'applique également au transport de combustibles nucléaires (voir l'introduction au présent chapitre). Avant d'aller plus loin, il convient de faire les remarques suivantes au sujet de la loi atomique allemande :

- (a) La responsabilité de l'exploitant (« Inhaber ») d'un établissement de réacteur (§ 7 AtG) est, conformément aux dispositions du § 25 AtG, une responsabilité absolue, le transfert ne fondant nullement l'exonération (« Gefährdungshaftung »).
- (b) La responsabilité dans le cas de matières radio-actives et analogues dans d'autres cas, selon le § 26 AtG, est une « Gefährdungshaftung » affaiblie en ce sens que la responsabilité n'est pas engagée si, toutes les précautions possibles ayant été prises, le dommage ne pouvait être évité.
- (c) La responsabilité n'est pas, au sens juridique, canalisée vers l'exploitant du réacteur; toutefois, en vertu des dispositions du § 15, cette canalisation existe dans une certaine mesure au sens économique.
- (d) Ce n'est que pour la responsabilité visée sous (a) que la loi atomique fixe, au § 38, un plafond, à savoir 500 000 000 DM par événement. En vertu des dispositions du § 36, le « Bund » est tenu de garantir l'exploitant à l'égard de toutes poursuites qui excéderaient la somme assurée, à concurrence d'un maximum de 500 000 000 DM. Cette « Freistellungsverpflichtung » n'existe pas dans le cas des responsabilités visées sous (b).

En ce qui concerne le transport de combustibles nucléaires, le § 35 AtG fait à l'expéditeur l'obligation de « Vorsorge für die Erfüllung der gesetzlichen Schadensersatzverpflichtungen zu treffen ». Il est à remarquer que l'on se réfère ici tant au § 25 qu'au § 26 AtG. Etant donné la grande divergence entre ces deux paragraphes, comme déjà signalé, il importe beaucoup de savoir lequel des deux sera appliqué en cas d'accident nucléaire survenant pendant le transport. Il convient encore de signaler que le § 25 AtG devra vraisemblablement être interprété de façon limitative, en raison de la disposition d'exception stipulée dans ce paragraphe, de façon que ce qui ne ressortit pas aux effets du § 25 AtG ressortisse à ceux du § 26 AtG.

Le fond de la question est de savoir si, par l'installation ou l'opération visées au § 25 AtG, à savoir « dem Betrieb einer solchen Anlage zugehörigen Einrichtung oder Handlung einschliesslich der Abfallbeseitigung », il faut aussi comprendre les transports de combustibles nucléaires irradiés ou non. Etant donné les divergences que présentent les commentaires d'une part de Fischerhof et d'autre part de Mattern-Raisch sur ce point, il n'est pas possible de répondre à cette question dans le cadre du présent rapport. A cet égard, on notera encore le § 36 de « Begründung zum Regierungsentwurf eines Gesetzes über die Friedliche Verwendung der Kernenergie und den Schutz gegen ihre Gefahren (Atomgesetz) »¹⁷⁾, d'où il ressort que l'on a voulu laisser cette question à la jurisprudence.

Des dispositions (b) et (d) ci-dessus, il appert qu'il n'y a pas de « Freistellungsverpflichtung » du gouvernement fédéral ni aucune limitation de la responsabilité, si cette responsabilité, en cas d'accident nucléaire survenant pendant le transport, est régie par le § 26 AtG. La responsabilité en vertu du § 26 AtG concerne au surplus non seulement l'exploitant/expéditeur en tant

que «mittelbarer Besitzer», mais aussi le transporteur en tant que «unmittelbarer Besitzer» des matières à transporter¹⁸⁾.

Ainsi qu'il a été signalé au point (c), il y a canalisation de la responsabilité non pas au sens juridique mais bien au sens économique. Cette canalisation est toutefois plus restreinte que celle de la Convention de Paris; en fait, elle n'englobe que l'exploitant (Inhaber) de l'installation et les fournisseurs «und dessen Leute»; les transporteurs ne sont pas visés sans plus, de sorte qu'il a été nécessaire de reprendre au § 35 AtG l'obligation de «Deckungsvorsorge» en faveur du transporteur «und seine Leute» (entre autres, le capitaine).

Il va de soi que la «Deckungsvorsorge» exigée couvrira non seulement le transport en territoire allemand mais aussi l'ensemble du transport. La mesure dans laquelle l'Atomgesetz devra être appliquée également en dehors de l'Allemagne sera déterminée par le droit international privé allemand¹⁹⁾, et on n'examinera pas ce point plus avant. Si, en vertu du droit international privé allemand, l'«Atomgesetz» semble devoir s'appliquer à un accident nucléaire survenant en dehors du territoire allemand et si la responsabilité relève du § 25 AtG, la «Freistellungsverpflichtung» du § 36 AtG sera également applicable.

Il découle du premier alinéa du § 35 AtG que seul l'expéditeur est tenu à la «Deckungsvorsorge»; le destinataire de matières provenant de l'étranger, ce qui sera le cas pour des combustibles nucléaires non irradiés, n'a pas cette obligation légale. Incontestablement ce destinataire devra s'obliger contractuellement à l'égard du transporteur à fournir une même couverture.

Après la ratification de la Convention de Paris, la responsabilité du dommage causé à des tiers sera canalisée, soit vers l'exploitant/expéditeur, soit vers l'exploitant/destinataire (art. 4(a) et (c) C.P.).

En conséquence du principe de la canalisation, l'exploitant sera le seul responsable, et le transporteur pourra être tenu pour non responsable, à moins qu'il soit en même temps responsable en vertu d'une autre convention internationale en matière de transport (art. 6(b) C.P.). Le § 4 du présent chapitre examinera ce point plus en détail, de même que le droit de recours reconnu au transporteur.

Alors que selon le droit actuel la responsabilité est illimitée quant au montant²⁰⁾, la Convention de Paris fixe à cette responsabilité un maximum (art. 5(b) et 7 C.P.). L'exploitant est tenu d'assurer le maximum fixé ou de fournir une autre garantie financière en couverture de sa responsabilité (art. 10 C.P.). Comme preuve de l'assurance conclue à cet égard, l'exploitant doit remettre au transporteur un certificat faisant apparaître entre autres le montant de la garantie.

Ainsi que l'on a déjà noté à la page 26, l'exploitant/expéditeur est tenu également par la loi atomique allemande à une «Deckungsvorsorge» au profit du transporteur. Le montant à assurer à ce titre est déterminé selon les critères du § 11 ou du § 7(2) de la «Verordnung über die Deckungsvorsorge nach dem Atomgesetz», du 22 février 1962, à savoir 1 000 000 DM pour des quantités inférieures à 1 kg d'U²³², U²³⁵ ou Pu²³⁹; pour chaque kilogramme en sus, cette somme est majorée de 100 000 DM. Pour des combustibles nucléaires irradiés, c'est le poids en uranium ou en plutonium avant irradiation qui est pris comme critère. Comparé au montant exigé à l'article 7 C.P. (au moins 5 000 000 unités de compte), le montant prescrit par la «Deckungsvorsorge» est particulièrement modeste.

Dans le droit actuel, en Belgique, France, Italie et Pays-Bas, on ne trouve naturellement aucune disposition en ce qui concerne la nature, la forme et l'étendue de l'indemnisation du dommage; le juge établit, sur la base de la jurisprudence, jusqu'où, en vertu de l'article 1382 C.C., ou de l'article 2050 C.C., ou de l'article 1401 B.W., ira cette indemnisation. En fait, la question est donc de savoir si le «coupable» est responsable du seul dommage matériel ou aussi du dommage

immatériel («Vermögensschaden»). A cet égard, la Convention de Paris se réfère également, en son article 11, à la législation nationale, de sorte qu'en l'occurrence les divergences entre les divers pays resteront ce qu'elles sont sous le droit actuel (voir au surplus § 2(a) du chapitre IV). L'«Atomgesetz» allemande donne en la matière une réglementation en ses § 28 à 31; on notera que la responsabilité en matière de «Sachbeschädigung» est limitée à la «gemeine Wert» de l'objet ayant subi le dommage; selon la note marginale 6 au § 31 du «Kommentar» de Mattern-Raisch, cette «gemeine Wert» vaut également pour dommages matériels et dommages immatériels.

En ce qui concerne la prescription, on notera que (forcément) il n'y a pas en Belgique, en France, en Italie et aux Pays-Bas, avant la ratification de la Convention de Paris par ces pays, de réglementation distincte concernant les dommages résultant d'accidents nucléaires. C'est donc le délai légal normal de prescription trentenaire qui est applicable. L'«Atomgesetz» allemande donne en son § 32 une règle spéciale, à savoir une prescription de deux ans à dater du moment où la partie lésée a eu connaissance du dommage qu'elle a subi et de la personne qui est tenue de l'indemniser et de trente ans à dater de l'événement ayant donné lieu au dommage.

La Convention de Paris donne en son article 6 un délai de déchéance de 10 ans courant à partir de la date de l'accident nucléaire. Au surplus, la législation nationale peut encore ajouter que l'action en réparation expire dans les deux ans à dater du jour où la partie lésée a eu connaissance des dommages subis et de la personne responsable.

On peut donc résumer comme suit :

(i) Selon le droit belge, français, italien et néerlandais en vigueur :

- (a) l'exploitant/expéditeur n'a en principe qu'une responsabilité née de la faute, en l'occurrence une forme de responsabilité absolue, et il n'y a pas canalisation de la responsabilité;
- (b) la responsabilité est illimitée quant au montant;
- (c) le délai normal légal de prescription de 30 ans est valable.

(ii) Selon le droit allemand actuel :

- (a) l'exploitant/expéditeur (en tant que «mittelbarer Besitzer»¹⁸⁾ ou le transporteur (en tant que «unmittelbarer Besitzer»¹⁸⁾ a, soit une responsabilité absolue (Gefährdungshaftung) (§ 25 AtG), soit une forme affaiblie de pleine «Gefährdungshaftung» (§ 26 AtG);
- (b) l'expéditeur a l'obligation d'assurer au profit du transporteur le risque de responsabilité pour un montant prescrit;
- (c) une action est caduque après 2 ans ou après 30 ans.

(iii) Selon la réglementation découlant de la Convention de Paris :

- (a) la responsabilité est canalisée vers l'exploitant/expéditeur (ou destinataire, en cas d'importation en provenance d'un Etat non contractant), et cette responsabilité est «absolue»;
- (b) la responsabilité de l'exploitant est limitée quant au montant et dans le temps;
- (c) l'exploitant a l'obligation de se munir d'une garantie pour le montant de sa responsabilité et de prouver, par la remise au transporteur d'un certificat d'assurance, qu'il dispose d'une telle garantie.

Pour conclure le présent paragraphe, on notera encore qu'une convention additionnelle, destinée à compléter la Convention de Paris, vient d'être signée; on se reportera à cet égard à l'annexe I.

2. La responsabilité au Royaume-Uni

Des combustibles nucléaires irradiés pouvant être expédiés au Royaume-Uni pour y être traités, une étude de la responsabilité dans ce pays s'impose.

Le Royaume-Uni étant également partie à la Convention de Paris, la situation y sera, après ratification de la Convention par le Parlement anglais, identique à celle notamment des « pays de l'Euratom », telle qu'elle a été examinée aux § 1 et § 4 du présent chapitre, avec cette réserve toutefois qu'il conviendra de tenir compte des réserves émises par le Royaume-Uni lors de la signature de la Convention.

Ces réserves portent sur les dispositions de l'art. 7 C.P. concernant le montant maximum de la responsabilité. Par analogie avec le système de la loi « Nuclear Installations (Licensing and Insurance) Act, 1959 » actuellement en vigueur, l'on voudrait fixer dans la loi qu'un montant de 14 000 000 (au lieu de 15 000 000) d'unités de compte doit être disponible pour l'indemnisation de dommages *survenus au cours de la période pendant laquelle la couverture d'assurance est exigible*, or l'art. 7 C.P. stipule un maximum par accident. Ce qui est important, c'est que cette réserve vise, la chose est notoire, non seulement les installations nucléaires fixes mais aussi le transport. C'est vrai également de la deuxième réserve, à savoir que la première tranche de 5 000 000 d'unités de compte du dommage visé par la première réserve soit réservée à un dommage autre que ceux qui sont causés au moyen de transport.

La question se pose maintenant de savoir, si lors d'un transport du continent jusqu'au Royaume-Uni, le montant de la responsabilité varie pendant le voyage. Au surplus, le Royaume-Uni tendrait à faire admettre une « responsabilité maximale » par voyage, tandis que les autres Etats contractants voudraient un maximum par événement. Faute de jurisprudence en la matière, cette question ne peut recevoir de réponse concrète. Une réponse positive n'est toutefois pas exclue si l'on considère les dispositions de l'art. 13(b) C.P. visant le juge compétent et celles de l'art. 14 (b) C.P. visant la notion de « droit national ».

Par ailleurs, une réponse positive ne semble guère logique, en premier lieu, parce qu'un système de responsabilité variable n'est pas logique et, en second lieu, parce qu'en cas de dépassement du maximum, l'approbation du Parlement doit être sollicitée pour la libération de fonds destinés à l'indemnisation du dommage supplémentaire. Ceci est important surtout s'il y a plus d'un accident, avec intervention de la compétence de plus d'un juge (encore que cette possibilité soit apparemment fort théorique).

Enfin, il convient encore d'observer au sujet de ce qui précède que, en vertu de la réserve faite, l'on parle de l'allocation de fonds (à concurrence de 14 000 000 d'unités de compte) en provenance de l'assurance obligatoire au lieu d'un montant maximal de responsabilité de l'exploitant. Ceci implique-t-il que la responsabilité n'est pas en fait limitée, mais que, sous réserve d'approbation par le Parlement, le Gouvernement réparera la partie du dommage dépassant le montant de l'assurance ?²¹⁾

Tant que la Convention de Paris n'est pas ratifiée, c'est la loi « Nuclear Installations (Licensing and Insurance) Act, 1959 », entrée en vigueur le 1^{er} avril 1960, qui est applicable. Le texte des sect. 4(1)(b), 4(4) et 5(1) de cette loi indique que, en ce qui concerne le transport, la loi ne s'applique qu'aux transports à l'intérieur du Royaume-Uni ou entre deux lieux à l'intérieur du Royaume-Uni. Si, pendant le transport entre deux lieux situés à l'intérieur du Royaume-Uni, les combustibles nucléaires sortent des frontières territoriales, la loi s'applique uniquement si le navire est immatriculé au Royaume-Uni (sect. 4(3) de la loi). Cette responsabilité vise « irradiated fuel, . . . , being fuel which has become irradiated *in the course of its use at the site under that license* ». Ces dispositions conduisent à considérer que la loi ne s'applique pas au transport de combustibles irradiés du Continent au Royaume-Uni, ni pour autant que les marchandises se trouvent à l'intérieur des frontières territoriales du Royaume-Uni. En ce cas seule s'applique la « Common Law ».

Il est difficile de prévoir jusqu'où la responsabilité relèvera de la « Common Law ». Il semble toutefois fort probable que la responsabilité sera basée sur la doctrine « res ipsa loquitur » (« the thing speaks for itself ») ou sur la doctrine de la responsabilité absolue (Rylands v. Fletcher (1868) H.L.). Si l'on applique la doctrine « res ipsa loquitur », seule la charge de la preuve est inversée, l'interpellé devant établir qu'il n'y a pas eu négligence de sa part. Seules les circonstances suivantes fournissent des possibilités d'exonération de la responsabilité absolue²² :

- (a) faute du lésé;
- (b) immixtion fautive ou délibérée d'un tiers;
- (c) force majeure;
- (d) si le fait était à l'avantage réciproque du lésé et de l'interpellé, à moins qu'il y ait eu négligence de la part de l'interpellé.

Quoi qu'il en soit, la « Common Law » n'introduit aucune limitation de la responsabilité non plus qu'aucune limitation analogue à celle de Nuclear Installations etc. Act, 1959; la responsabilité n'est pas davantage canalisée (comme à la sect. 4(2) de la loi).

3. La responsabilité aux Etats-Unis

Dès que le navire à bord duquel se trouvent les marchandises entre dans les eaux territoriales des Etats-Unis, la réparation d'un dommage nucléaire est régie par les dispositions du Price-Anderson Act.

Cet Act ne modifie pas en soi l'importance de la responsabilité; celle-ci reste déterminée par le droit normal des Etats. La responsabilité absolue selon l'esprit de la Convention de Paris ne se trouve dès lors pas non plus dans le Price-Anderson Act. Toutefois, si l'on s'inspire de la jurisprudence relative à d'autres entreprises « dangereuses », on peut prévoir qu'il n'y aura, en pratique, aucune divergence fondamentale entre le droit normal appliqué aux installations de réacteur et la responsabilité absolue établie par la Convention de Paris²³.

Le Price-Anderson est avant tout applicable à ce que l'on appelle le « Licensee's program », à distinguer du programme propre de l'Atomic Energy Commission en matière d'entreprises²⁴ soutenues par le Gouvernement. Le Price-Anderson Act n'est donc, dans de nombreux cas, pas applicable.

L'essence du Price-Anderson Act est double :

- (a) un caractère omnium, c'est-à-dire qu'il sert à couvrir non seulement le « licensee » mais quiconque peut être tenu pour responsable d'un accident nucléaire mettant en cause la « facility » (installation) du « licensee », que ce tiers ait la nationalité américaine ou une autre. La couverture du Price-Anderson Act s'étend non seulement aux terrains propres de la « facility » mais aussi aux transports de combustibles nucléaires en provenance et à destination de cette « facility », pour autant que ces combustibles se trouvent en territoire américain;
- (b) une garantie limitée à 500 000 000 \$ venant en complément du montant assuré, conformément aux prescriptions de l'Atomic Energy Commission, par le « licensee » quant au risque en responsabilité civile (au maximum 60 000 000 \$)²⁵.

Conformément à la « couverture omnium » du Price-Anderson Act visée sous (a), les polices des « pools atomiques » américains intéressés (NELIA = « Nuclear Energy Liability Insurance Association » et MAELU = « Mutual Atomic Energy Liability Underwriters »), accordent, elles aussi, cette « couverture omnium ».

Il faut distinguer de la catégorie des «licensees» celle des «Atomic Energy Commission's Contractors», c'est-à-dire des «adjudicataires», qui sont des entreprises s'acquittant sous contrat de certaines activités pour compte de l'AEC. Dans de nombreux cas, ces «contractors» ne sont pas couverts par le Price-Anderson Act. Sans doute le plus souvent ces «contractors» reçoivent-ils de l'AEC une certaine garantie; toutefois, cette garantie est à l'avantage du seul «contractor» mais n'accorde pas la «couverture omnium» couvrant également d'autres parties. Ces tiers peuvent dès lors être tenus pour responsables à concurrence d'un montant *illimité*. On notera encore que maints de ces «contractors» souscrivent une assurance librement, donc sans qu'il s'agisse d'une conformation à une instruction impérative de l'AEC; bien que cette assurance accorde également dans ces cas la «couverture omnium», la responsabilité n'en conserve pas moins son caractère illimité.

Par ailleurs, l'AEC a toute latitude d'accorder dans certains cas aux «contractors» également une couverture au titre du Price-Anderson Act, avec «couverture omnium» et limitation de la responsabilité. Jusqu'à présent, cette couverture Price-Anderson était accordée à partir du premier dollar, c'est-à-dire que le «contractor» n'était pas obligé de souscrire auprès des pools NELIA et MAELU une assurance, assurance couvrant également la «first loss» pour les réacteurs. Toutefois, il semblerait que l'AEC envisage désormais d'obliger à l'avenir ces «contractors», de même que les «licensees», à souscrire une assurance, de sorte que la garantie Price-Anderson jouera comme complément de la couverture d'assurance.

Ainsi qu'on l'a signalé ci-dessus au point (a), le Price-Anderson Act s'applique, non seulement dans l'enceinte de ce que l'on appelle une «indemnified facility» (c'est-à-dire une «facility» bénéficiant de la couverture de la loi), mais aussi aux transports en provenance et à destination de cette «facility». Le Price-Anderson Act ne s'applique que sur une base strictement territoriale²⁶⁾, il n'y a couverture pendant le transport que pour autant que les marchandises se trouvent en territoire américain. Les combustibles nucléaires transportés d'Europe aux Etats-Unis relèvent donc de cette loi dès que le navire transporteur pénètre dans les eaux territoriales. La loi ne couvre toutefois pas les transports non destinés à, ni provenant de, une «indemnified facility»²⁷⁾. S'il y a une couverture, elle joue, ainsi qu'on l'a déjà noté, pour quiconque pourrait encourir une responsabilité, donc également pour les transporteurs n'ayant pas la nationalité américaine.

Au surplus, il est certain que les «contractors» qui exploitent les «installations de retraitement» pouvant en bénéficier jouissent à partir du premier dollar de la couverture Price-Anderson visée à l'alinéa précédent. Si tel est le cas, l'exploitant expéditeur non américain de combustibles nucléaires irradiés est également couvert à ce titre en vertu de la couverture omnium. Au surplus, le point de savoir si le «contractor» visé bénéficie effectivement de la couverture Price-Anderson est une question de fait où la confirmation par l'Atomic Energy Commission ou par les «contractors» intéressés est nécessaire.

En ce qui concerne les combustibles nucléaires non irradiés venant d'Amérique en Europe, il est beaucoup moins vraisemblable que le fabricant des combustibles bénéficie de la couverture du «Price-Anderson Act». Ceci suppose qu'il n'y a dès lors aucune couverture omnium ni limitation de la responsabilité. Mis à part le fait que les risques inhérents à des combustibles non irradiés sont plusieurs fois inférieurs à ceux que comportent des combustibles irradiés, il s'ensuit que le transporteur ou l'exploitant destinataire est indéfiniment responsable après avoir accepté les combustibles du fabricant.

En ce qui concerne le champ d'application territorial du Price-Anderson Act, on notera encore qu'il y a aussi possibilité que le navire transporteur pénètre dans les eaux territoriales puis les quitte sans avoir déchargé les combustibles nucléaires, pour rentrer ensuite dans les limites territoriales en vue de se rendre finalement au port de destination. Tel peut être notamment le cas si le navire relâche dans divers ports avant de décharger les combustibles nucléaires ou si les combustibles nucléaires sont acheminés par la côte occidentale de l'Amérique, de sorte que le navire doive franchir le canal de Panama²⁸⁾. Du côté américain, l'on considère que, si les combustibles

sont en fin de compte destinés à une « facility » située aux Etats-Unis, la couverture Price-Anderson joue chaque fois que le navire pénètre dans les eaux territoriales pour cesser chaque fois qu'il en sort. Celle-ci exerce par ailleurs une certaine incidence sur les assurances éventuellement à conclure. Ce point sera examiné plus en détail au § 2(a) du chapitre IV et au § 2(a) du chapitre V.

Il est donc possible que dans certains cas il n'y ait aucune couverture de l'armateur ou de l'exploitant. Dans ces cas, l'armateur ou l'exploitant peuvent donc être considérés comme responsables en vertu du droit normal, sans aucune limitation de la responsabilité. Si le siège principal de l'armateur ainsi responsable est sis dans un des Etats contractants, l'armateur a, en vertu de l'article 6(d) C.P., un droit de recours contre l'exploitant. Ce droit de recours est examiné en détail au § 4 du présent chapitre, aussi verra-t-on ce paragraphe pour l'examen de ces droits de recours.

4. La responsabilité pendant le transport proprement dit

Dans les paragraphes précédents, on a centré l'attention principalement sur la responsabilité de l'exploitant et de l'armateur dans le cas d'accidents survenant pendant que les marchandises se trouvent dans les limites territoriales d'un des pays de l'Euratom, de la Grande-Bretagne ou des Etats-Unis. Dans le présent paragraphe, on examinera la responsabilité pendant leur séjour en « haute mer », c'est-à-dire pendant que les combustibles nucléaires sont à la garde du transporteur et échappent entièrement au pouvoir de l'exploitant. On examinera en outre les droits de recours du transporteur selon les dispositions de l'article 6(c), (d) et (e) C.P.

(a) La responsabilité selon le droit actuel

Ainsi qu'on l'a expliqué au § 1 du présent chapitre, il n'est pas impensable que l'exploitant expéditeur ait à supporter, même selon le droit actuel, une certaine forme de responsabilité absolue, en vertu de la jurisprudence concernant les articles 1382, 1383 et 1384 C.C. ou 1401, 1402, 1403 B.W. et de l'article 2050 C.C.

Il est naturellement possible que les tiers puissent ester en vertu d'un droit autre que celui d'un des membres de la Communauté, en fonction des circonstances de fait (notamment selon la nationalité des parties et du juge et le droit privé international applicable). C'est là un point sur lequel on ne peut naturellement s'étendre ici.

A moins qu'en vertu du droit international privé l'« Atomgesetz » allemande soit applicable à un accident survenu en haute mer (voir § 1 du présent chapitre ainsi que la note n° 18), ce qui précède vaut également en ce qui concerne des combustibles nucléaires expédiés par l'exploitant d'un établissement de réacteur sis en Allemagne.

Par « tiers » du point de vue de la responsabilité de l'expéditeur, il faut entendre également les propriétaires de marchandises neutres chargées à bord. L'article IV (6) des « Hague Rules » stipule que le propriétaire des marchandises est responsable de tous dommages et frais qui découlent directement ou indirectement du fait que des marchandises dangereuses sont proposées pour le transport, si le transporteur a été mal informé de la nature de ces marchandises²⁹. Ces dommages et frais concernent tant le dommage au navire que le recours du transporteur pour des dommages payés à des tiers.

Le chapitre II analyse la responsabilité du transporteur selon des critères généraux, à savoir tant la responsabilité en droit maritime que la responsabilité en droit commun. Le droit commun revient sur le tapis, plus précisément en ce qui concerne les combustibles nucléaires, au § 1 du présent chapitre, et l'on notera encore à ce propos qu'il n'est pas impossible que la responsabilité absolue visée au § 1 repose également sur le transporteur.

Tant pour l'exploitant/expéditeur que pour le transporteur, la responsabilité est illimitée en droit commun. Si un accident nucléaire est la cause du dommage ou a accru ce dernier, le transporteur n'a, selon le droit actuel, aucun recours contre l'exploitant/expéditeur. Ce point devra donc être tranché par contrat.

(b) La responsabilité selon la Convention de Paris

La responsabilité pendant le transport de combustibles nucléaires découle des dispositions de l'article 4 C.P. D'après le début de cet article, qui maintient sans préjudice l'article 2 C.P., une certaine corrélation semble établie entre ces deux articles :

art. 2 C.P. : stipule que la Convention ne s'applique ni aux accidents survenus sur le territoire d'Etat non contractants, ni aux dommages subis sur ces territoires.

art. 4 C.P. : stipule que la responsabilité de l'exploitant/expéditeur cesse avant que les marchandises aient été déchargées du moyen de transport par lequel elles sont parvenues sur le territoire d'un Etat non contractant (art. 4(a) II).

Il convient encore de noter que l'article 2 C.P. parle d'un accident survenu sur le territoire d'un Etat non contractant. Cette rédaction négative implique que tous les accidents survenant en dehors du territoire, c'est-à-dire des limites territoriales, d'un Etat non contractant, tombent sous la Convention. Il s'ensuit que la responsabilité d'accidents en « haute mer », c'est-à-dire en dehors d'un territoire quelconque, est également régie par la Convention. Un tel accident ne survient pas sur le territoire d'un Etat non contractant; si un tel cas ne devait pas relever de l'application de la Convention, l'article 2 C.P. devrait avoir disposé positivement que la Convention ne s'applique qu'aux accidents survenant à l'intérieur du territoire d'un Etat contractant. Donc : le principe de la Convention vaut jusqu'au moment où le navire transporteur pénètre dans les eaux territoriales d'un Etat non contractant.

La rédaction de l'article 4 C.P. ferait présumer que la Convention étend ses effets un peu plus loin, à savoir jusqu'au déchargement des marchandises. Selon le début de l'article 4 C.P., c'est toutefois l'article 2 C.P. (voir également § 27 et 28 « Exposé des motifs ») qui prévaut. L'intention de l'article 4 C.P., selon ce qu'il appert de l'« Exposé des Motifs », n'est donc que de donner une définition du commencement et de la cessation de la responsabilité. Ceci est important pour l'exercice des droits de recours dont le transporteur peut se prévaloir en vertu de l'article 6 C.P., tandis que, de la sorte, la responsabilité en « haute mer » est soulignée.

Les principes de la Convention de Paris valent donc aussi dans le cas d'accidents mettant en cause des combustibles nucléaires transportés en « haute mer »; ici donc, notamment, l'exploitant est encore seul responsable, à l'exclusion de tout autre. Ceci est clair dans la mesure où l'accident nucléaire a été la cause du dommage. Toutefois, ainsi qu'il appert du chapitre 1, il est aussi fort possible que (a) un dommage classique soit aggravé par un dommage nucléaire et (b) le dommage ou les frais soient aggravés par la simple présence des combustibles nucléaires (voir entre autres chapitre 1, § 4 et 5). La question est donc maintenant de savoir dans quelle mesure l'exploitant sera, au sens de l'article 4 C.P. et l'article 6(b) C.P., le seul responsable soit de l'ensemble du dommage (dans l'hypothèse d'une clause classique qui ne lui est pas imputable), soit seulement de l'aggravation du dommage. Ainsi qu'on l'a mentionné dans l'introduction au présent chapitre,

l'article 1(a) (1) C.P., définissant un accident nucléaire, parle notamment d'une combinaison de dangers nucléaires avec des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses, tandis que le § 8 de l'« Exposé des Motifs » précise au surplus que des dommages nucléaires découlant d'un accident classique ressortissent à la Convention, de même que le cas inverse où un dommage classique a résulté d'un accident nucléaire. Il semble bien que l'on indique par là en tout cas l'orientation devant présider à l'application des doctrines de causalité, et que l'on puisse s'attendre à ce que l'exploitant en chaque cas soit responsable du dommage nucléaire, c'est-à-dire de l'aggravation de dommage classique par une contamination. Il en sera de même en cas d'abordage si le navire transporteur n'a pas la responsabilité de l'abordage³⁰. Par contre, il semble fort douteux que l'exploitant puisse être tenu pour responsable en vertu de la Convention de *coûts aggravés* au sens du point (b) ci-dessus, étant donné qu'en ce cas il ne peut être à aucun égard question d'un *accident* nucléaire³¹.

Au surplus, la Convention de Paris ne joue pas si seul un dommage classique est en cause. Dans ce cas, c'est encore le droit normal qui s'applique tant à l'exploitant qu'au transporteur.

Il convient encore d'observer qu'il est possible, ne fût-ce qu'en théorie, que l'exploitant soit cité à comparaître par un tiers ressortissant d'un Etat non contractant devant un tribunal d'un Etat non contractant. Selon la position du point de vue du droit international privé, il n'est pas exclu que ce tribunal juge l'exploitant en « common law », au lieu de se baser sur la Convention de Paris. Il est encore impossible de répondre préalablement à la question de savoir si le juge qui étudiera la responsabilité sur la base de la Convention de Paris (art. 13 C.P.) tiendra compte, dans l'établissement du montant maximum de la responsabilité, de la répartition du montant disponible, etc., du jugement d'un tel « juge non O.E.C.E. ».

Nonobstant le principe de la canalisation, il est encore possible que le transporteur également soit mis en cause. L'article 6(b) C.P. stipule en effet que la canalisation de la responsabilité ne s'oppose pas à l'application des accords internationaux, en matière de transport qui à la date de la Convention de Paris sont en vigueur ou attendent la signature, la ratification ou l'entrée en vigueur³². Une question préalable à cet égard est de savoir si ces « conventions de transport » prévalent dans une certaine mesure sur la Convention de Paris ou réciproquement. Selon les § 34 et 35 de l'« Exposé des Motifs », tel ne serait pas le cas. C'est ce qui semble découler également de l'article 6(b) C.P. Selon cet article, l'application de ces conventions n'est pas *affectée*, c'est-à-dire qu'elles n'en sont pas automatiquement affectées. Le recours que le transporteur peut exercer en vertu de l'article 6(c) C.P. s'affirme, contre l'effacement de la Convention de Paris devant les conventions maritimes. La situation est dès lors la suivante : un demandeur a deux possibilités d'action, à savoir (a) contre le transporteur en vertu d'une de ces « conventions de transport » et (b) contre l'exploitant/expéditeur en vertu de la Convention de Paris.

Les responsabilités découlant de conventions de transport restant inchangées, il s'agit de savoir si les responsabilités que le transporteur assume par contrat le restent également. Avant tout, il faut songer ici aux garanties d'usage accordées aux arrimeurs et propriétaires d'installations de chargement et de déchargement, bacs, allèges, etc. En outre, les mesures en cause dans l'avarie grosse peuvent jouer un rôle. Bien qu'elles ne fassent pas l'objet d'une convention internationale, la pratique de l'avarie grosse est internationalement reconnue. Encore que chaque législation nationale (tout au moins des pays maritimes) connaisse la question du règlement de l'avarie grosse, les connaissements renvoient pratiquement tous auxdites York-Antwerp-Rules (voir chapitre 1, § 4). L'obligation de contribuer à l'avarie grosse est dès lors une obligation tant légale que contractuelle.

Bien que la Convention de Paris ne se réfère dans l'ensemble pas à ces responsabilités contractuelles³³, il va de soi que les stipulations de ces accords ne cessent pas d'être en vigueur par suite de l'intervention de la Convention de Paris. Par conséquent, si le dommage consiste en un « dommage nucléaire », les parties en cause ont également deux possibilités d'action, à savoir l'une contre le transporteur en vertu de la convention signée, l'autre contre l'exploitant en vertu

de la Convention de Paris. En ce qui concerne la question de savoir dans quelle mesure le transporteur jouit d'un droit de recours contre l'exploitant au titre de ces responsabilités contractuelles, on se référera à la page 37.

La Convention de Paris ne traitant que de la responsabilité à l'égard des tiers, les conventions citées à l'article 6(b) C.P. ne peuvent être que celles qui concernent la responsabilité à l'égard des tiers. A cet égard, les conventions suivantes (34) (tout au moins en ce qui concerne le transport par mer) interviennent :

- (1) Convention de Bruxelles en date du 23-9-1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage.
- (2) Convention de Bruxelles en date du 25-8-1924 sur l'unification de certaines règles en matière de limitation de la responsabilité du propriétaire du navire.
- (3) Convention de Bruxelles en date du 25-8-1924 sur l'unification de certaines règles en matière de connaissance («Hague Rules»).
- (4) Convention de Bruxelles en date du 10-10-1957 modifiant la convention du 25-8-1924 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navire; n'est toutefois ratifiée que par cinq pays et n'est pas encore en vigueur.

En outre a été conclue à Bruxelles, le 23 septembre 1910, une convention sur l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes. Cette convention ne vise pas de responsabilités pour dommage à des tiers et ne ressortit donc pas aux conventions visées à l'article 6(b) C.P. Cette convention est toutefois elle aussi importante, tout au moins quant à la pratique de l'assistance et du sauvetage, en raison de la possibilité d'une majoration de prime pour dommages nucléaires ou présence à bord de matières nucléaires (voir chapitre 1, § 3(c), ainsi que page 33).

L'alternative précitée qui s'offre au demandeur n'existe que pour autant que le navire se trouve à l'intérieur des eaux territoriales d'un Etat contractant ou en «haute mer» en dehors des eaux territoriales de tout Etat non contractant (art. 2 C.P.) voir également début du présent paragraphe). Dès que le navire pénètre dans les eaux territoriales d'un Etat non contractant, les effets de la Convention de Paris et, par conséquent, la responsabilité de l'exploitant/expéditeur, cessent, et le demandeur n'a plus que les possibilités classiques (à moins que le pays en cause n'ait sa propre «législation atomique») : soit une action en vertu du droit maritime précité ou en vertu d'un contrat, soit une action en vertu du droit commun qui y est applicable.

Une situation telle que celle qui est visée au précédent alinéa peut se présenter notamment dans les ports de relâche. A cet égard, une possibilité importante est encore celle qu'offre la zone du Canal de Panama, qu'il faut franchir si les marchandises sont expédiées via la côte Ouest des Etats-Unis. Comme on le sait, cette zone fait partie du territoire américain (voir également § 3 du présent chapitre).

La limitation précitée de la possibilité de recours peut s'avérer très importante pour les propriétaires du reste de la cargaison se trouvant à bord du navire transportant les combustibles nucléaires (voir chapitre II).

On a discuté à la page 34 la possibilité que l'exploitant soit cité à comparaître devant un juge d'un Etat non contractant. Cette possibilité existe aussi naturellement pour l'armateur, que l'accident soit survenu en «haute mer» (par analogie avec le cas cité à la page 34) ou que le dommage ait été occasionné à l'intérieur des eaux territoriales d'un Etat non contractant. L'article 6(c) et (d) C.P. confère au transporteur d'importants droits de recours contre l'exploitant dans les cas suivants :

- (i) en cas de responsabilité au titre d'une des «conventions de transport» ou de la responsabilité en vertu de la législation d'un Etat non contractant (art. 6(c) C.P.).

- (ii) en cas de responsabilité d'un accident nucléaire survenu sur le territoire d'un Etat non contractant ou de dommages qui y seraient causés, à condition que le siège principal de l'intéressé (en l'occurrence l'armateur) soit situé sur le territoire d'un Etat contractant^{35), 36)} (art. 6(d) C.P.

La différence entre les deux phrases précitées de cet article réside avant tout dans le fait que seul le droit de recours visé sous (ii) vise des accidents survenus sur le territoire d'un Etat non contractant; si ce qui est prévu sous (ii) ne s'y trouvait pas, la situation visée ici devrait être censée relever du droit de recours visé sous (i), c'est-à-dire donner lieu à un jugement en vertu de la législation d'un Etat non contractant. Le droit de recours au titre de l'article 6(c) C.P. ne pourra donc nullement s'appliquer aux accidents survenus sur le territoire d'un Etat non contractant.

En d'autres termes : le droit de recours découlant de l'article 6(c) C.P. n'existe que pour autant que l'accident soit survenu sur le territoire d'un Etat contractant ou en « haute mer ».

Cette conclusion découle au surplus de l'exception apportée à la délimitation du territoire auquel s'applique la Convention de Paris. A l'article 2 C.P. où le territoire d'application est précisé, il est entre autres stipulé que la restriction géographique ne s'applique pas dans le cadre de l'article 6(d) C.P. Cette réserve ne s'applique toutefois pas à l'article 6(c) C.P., de sorte qu'il faut considérer que le droit de recours visé à l'article 6(c) C.P., contrairement à celui de l'article 6(d) C.P., est subordonné à la restriction géographique de l'article 2 C.P.

Une autre différence importante découle du fait que le droit de recours visé à l'article 6(d) C.P. n'est accordé qu'à celui dont le siège principal se trouve sur le territoire d'un Etat contractant, tandis que l'article 6(c) C.P. ne présente pas cette condition. Il faut en conclure que le droit de recours est accordé en vertu de l'article 6(c) C.P. à tout armateur quelle que soit sa nationalité.

Il semble donc qu'on puisse résumer comme suit :

- (i) en cas d'accident en « haute mer », ou sur le territoire d'un Etat contractant :

- | | | |
|---|---|--|
| (a) responsabilité en vertu d'une « convention de transport » | } | droit de recours pour chaque armateur quelle que soit sa nationalité |
| (b) responsabilité en vertu de la législation d'un Etat non contractant | | |

- (ii) en cas d'accident dans les eaux territoriales d'un Etat non contractant :

- | | | |
|---|---|---|
| (a) responsabilité en vertu d'une « convention de transport » | } | droit de recours uniquement pour celui dont le siège principal est situé sur le territoire d'un Etat contractant. |
| (b) responsabilité en vertu de la législation d'un Etat non contractant | | |

N.B. En ce cas, la canalisation de la responsabilité vers l'exploitant cesse également de jouer (voir page 35).

De ce qui précède découle la conséquence quelque peu étrange que, par exemple, un armateur américain responsable du reste de la cargaison en vertu des « Hague Rules » a bien un droit de recours si l'accident survient, disons, à quelques milles avant les eaux territoriales des Etats-Unis tandis qu'il ne l'a pas si cet accident survient à quelques milles à l'intérieur des eaux territoriales³⁶⁾. Il semble en outre que l'armateur dont le siège principal est situé sur le territoire

d'un Etat contractant et qui, en vertu des «Hague Rules», est responsable d'un dommage nucléaire survenu dans les eaux territoriales d'un Etat non contractant ait ce droit de recours en vertu de l'article 6(d) C.P. et non en vertu de l'article 6(c)!

L'article 6(c) C.P. énumère limitativement les cas dans lesquels le recours contre l'exploitant/expéditeur est possible, à savoir en cas de responsabilité en vertu (a) d'une des conventions de transport (b) de la législation d'un Etat non contractant. Cette liste étant limitative, il semble invraisemblable qu'un droit de recours en matière de responsabilité soit ou puisse être accordé par contrat au transporteur, comme il en est des garanties usuelles de l'armateur. En revanche, bien que le contrat ne supprime pas la responsabilité (voir page 34), l'article 3 C.P. stipule que l'exploitant est responsable de *tout* dommage causé aux biens ou au patrimoine. Ne pourrait-on donc raisonnablement admettre que le transporteur doit aussi bénéficier d'un tel droit de recours, tout au moins dans la mesure où la responsabilité de l'exploitant est engagée, s'il est directement mis en cause? Il existe donc deux questions auxquelles on ne peut répondre et que seul le tribunal peut trancher: premièrement, en cas de responsabilité contractuelle, le transporteur aura-t-il un recours contre l'exploitant et, deuxièmement, dans l'affirmative, ce droit de recours ne sera-t-il pas limité à la nature et à l'étendue de l'indemnité à accorder en vertu de la Convention (article 11 C.P.)? Pour répondre à cette deuxième question, il convient de tenir compte du fait qu'il est possible que la responsabilité, découlant de la garantie accordée par exemple par le transporteur au chargeur, soit plus étendue que la responsabilité que l'exploitant assume en vertu de la Convention.

On a discuté à la page 33 la question de savoir dans quelle mesure l'exploitant pourra être tenu pour responsable d'un dommage aggravé et d'un supplément de frais. Cette question se pose en ce qui concerne le droit de recours accordé à l'armateur. Tant le recours direct contre l'exploitant que le recours par l'intermédiaire de l'armateur peuvent présenter de l'importance en cas de cotisation A/G accrue, surtout si les assurances des tiers défendeurs ne couvrent pas ces suppléments (voir chapitre 1, § 4). Si des tiers ne peuvent tenir l'exploitant pour responsable de frais accrus (voir page 45, sous (b)), l'armateur n'aura pas lui non plus de recours à cet égard.

Ainsi qu'on l'a établi au chapitre 1, § 2, les assureurs sur corps ne renoncent pas aux droits de recours en ce qui concerne le dommage au navire indemnisé par eux. Pour autant que l'armateur assuré du navire transporteur puisse se retourner contre l'exploitant pour dommage au navire, les assureurs auront aussi ces droits par voie de subrogation (voir chapitre 1, § 2) (c)). A cet égard, les articles 3(b)(ii) et 7(c) C.P. sont importants.

Si le dommage causé au navire transporteur reste exclu de la responsabilité, et si l'Etat contractant n'a donc pas fait usage, lors de la ratification, des possibilités offertes par l'article 7(c) C.P., les assureurs n'auront donc pas non plus de recours contre l'exploitant. Bien que l'article 3 C.P. ne parle que de dommage au moyen de transport, les frais, etc., étroitement liés doivent être eux aussi considérés, comme les frais d'assistance et de sauvetage, d'enlèvement d'épave, les frais A/G et les cotisations A/G, dans la mesure où ils se rapportent au navire³⁷, comme exclus de la responsabilité de l'exploitant.

Jusqu'ici, on a parlé du transporteur et de l'exploitant comme de personnes distinctes. Si toutefois l'exploitant/expéditeur expédie les marchandises à bord d'un navire qui lui appartient ou d'un navire qu'il a affrété, transporteur et exploitant sont une seule et même personne. L'article 6(b) C.P. ne perdra pas ici non plus son applicabilité et le lésé pourra se retourner contre l'exploitant/transporteur soit en tant que transporteur (en invoquant les conventions de transport), soit en tant qu'exploitant (en invoquant la Convention de Paris). L'exploitant/transporteur ne peut cependant pas se retourner contre lui-même et ne peut donc exercer contre lui-même les droits de recours visés à l'article 6(c) et (d) C.P. On pourrait en conclure que la responsabilité encourue par l'exploitant en tant que transporteur dépasse celle qu'il assume en tant qu'exploitant au titre de la Convention de Paris. En d'autres termes, si l'exploitant/

expéditeur était mis en cause au titre d'une quelconque « convention de transport », il ne pourrait invoquer pour lui-même la restriction découlant de la Convention de Paris. A cet égard, il convient de se référer encore au § 35 « Exposé des motifs » dans lequel il est dit notamment que l'exploitant n'aura aucun avantage à invoquer « une convention de transport ». En effet, la responsabilité dérivant de ces « conventions de transport » est souvent limitée à un montant déterminé (soit en vertu des législations nationales, soit en vertu des conventions citées aux points 2 et 4, page 35); l'exploitant ne peut donc prétendre que sa responsabilité est limitée aux montants fixés par ces « conventions de transport », lorsque ceux-ci sont inférieurs à la limite établie par la Convention de Paris. Enfin, signalons encore que le cas envisagé ci-dessus — responsabilité supérieure au montant maximum établi par la Convention de Paris — peut également se présenter si la responsabilité de l'exploitant/expéditeur est considérée comme engagée en vertu de la législation d'un Etat non contractant (voir également page 34).

L'article 6(c) et (d) introduit une restriction importante au droit de recours en stipulant « dans la limite fixée conformément à l'article 7 ». Selon l'article 7 C.P., la responsabilité de l'exploitant est limitée quant au montant; si le dommage total excède ce montant, le transporteur n'a donc qu'une possibilité partielle de recours. En ce cas, il n'aura, tout comme les autres défendeurs, qu'une indemnisation partielle, dans la mesure d'une « répartition équitable », selon la législation nationale, conformément à l'article 4 C.P. : en d'autres termes, l'armateur devra supporter lui-même une partie du dommage.

A la page 37, on a mentionné la possibilité que des responsabilités contractuelles seront vraisemblablement susceptibles de recours pour autant que ces responsabilités n'excèdent pas en nature et en étendue la responsabilité propre de l'exploitant (en comparaison avec les dispositions de l'article 11 C.P.). En ce qui concerne le recours en matière de responsabilité fondé sur des « conventions de transport » et sur la législation d'un Etat non contractant, on peut se demander également si, pour ce recours, une telle limitation s'applique à la nature et à l'étendue de la responsabilité de l'exploitant (art. 11 C.P.). En d'autres termes, le transporteur n'a-t-il un recours que pour autant que la responsabilité de l'exploitant aurait été engagée dans la même mesure s'il avait été directement mis en cause ? En effet, il n'est pas impossible que l'étendue de la responsabilité fondée sur une « convention de transport » ou sur la législation nationale d'un Etat non contractant, dépasse celle qui est fixée par la Convention de Paris. Encore qu'on ne puisse répondre à cette question de façon concrète, il semble qu'on doive y répondre par la négative. Les termes de l'article 6(c), « en vertu d'un accord international visé au § (b) du présent article ou en vertu de la législation d'un Etat non contractant », ne sont au surplus pas conditionnels; en outre, il semble que les termes « conformément à la présente convention », figurant à la fin de l'article 6(c) C.P., visent seulement l'exploitant responsable.

La limitation financière de la responsabilité est fixée par l'article 7 C.P. Le plafond de la responsabilité s'élève en principe à 15 000 000 unités de compte par accident; la possibilité est prévue qu'une législation nationale abaisse ce plafond (jusqu'à 5 000 000 unités de compte). Par ailleurs, chacune des Parties contractantes a le droit de stipuler dans sa législation nationale que l'exclusion visant un dommage au navire transporteur (art. 3(b)(ii) C.P.) ne s'appliquera pas, mais à la condition que le montant réservé pour des « tiers » ne soit pas inférieur à 5 000 000 u.c. Importantes également sont les dispositions de l'article 5(b) C.P. aux termes duquel il ne peut y avoir cumul de responsabilités dans le transport de plusieurs expéditions par un seul et même navire. Le plafond de la responsabilité pour tous les exploitants/expéditeurs n'est, dans ce cas, jamais supérieur au montant maximal auquel pourrait être tenu celui des exploitants/expéditeurs qui a la responsabilité la plus élevée.

Au chapitre 1, § 5., on a parlé d'« abandon », une distinction ayant été établie entre (a) l'abandon du navire aux éléments et (b) le délaissement du navire aux assureurs.

En ce qui concerne le délaissement aux assureurs, on notera que ces derniers recueillent par là les droits et charges attachés à la propriété de l'objet assuré. Ceci implique, en cas de délaissement du navire, une substitution de l'assureur à l'armateur; il faut considérer que l'assureur a dès lors les mêmes droits de recours, en vertu de l'article 6 C.P., que l'armateur. A cet égard, on doit toutefois se demander si dès lors le siège principal à considérer pour déterminer l'application de l'article 6(d) C.P. est celui de l'*armateur* ou celui de l'*assureur*. L'assureur reprenant les droits du propriétaire assuré, il est raisonnable de penser que ces droits ne seront pas réduits du fait que l'assureur a son siège principal en dehors du territoire d'un Etat contractant (par exemple, une compagnie d'assurances américaine qui aurait assuré un navire néerlandais par l'intermédiaire d'un fondé de pouvoir néerlandais); on ne peut naturellement donner de réponse concrète. Le délaissement des combustibles nucléaires aux assureurs et, par conséquent, la question de savoir si ces assureurs assument les responsabilités de l'exploitant assuré n'a qu'un intérêt académique, puisque les assureurs excluront d'avance la possibilité d'un délaissement (voir chapitre IV, § 3). Indépendamment de l'exclusion de cette possibilité, on peut d'ailleurs se demander s'il est vraiment possible de délaisser ces combustibles. En effet, le premier alinéa de l'article 86 du Traité de l'Euratom stipule que «les matières fissiles spéciales»³⁸⁾ sont la propriété de la Communauté. Elles ne sont donc pas la propriété de l'exploitant, qui ne peut donc transférer cette propriété. Il en est de même pour les combustibles loués aux Etats-Unis de l'Amérique du Nord. Enfin, l'article 6 C.P. stipule que personne d'autre que l'*exploitant* n'est responsable; l'article 1(a)(vi) C.P. définit cet exploitant comme étant la personne désignée par l'autorité compétente, la propriété en tant que telle ne jouant dès lors aucun rôle.

La réglementation de l'article 4 C.P. concernant l'expiration de la responsabilité de l'exploitant procède du fait que les combustibles nucléaires arrivent effectivement à destination. Quelle est cependant la situation si le navire et/ou les combustibles nucléaires sont perdus ? Pour répondre à cette question, c'est surtout l'article 8(a) C.P. qu'il faut considérer; selon cet article, les actions en réparation sont frappées de déchéance dans le délai de dix ans à compter de la date à laquelle les marchandises ont été perdues ou abandonnées. A cet égard, l'«Exposé des motifs» cite comme exemple au paragraphe 47 le cas d'abandon de la cargaison après une accident nucléaire.

5. La responsabilité du transporteur, garanties exigées par lui

Comme annoncé dans l'introduction au présent chapitre, ce paragraphe comporte deux parties, à savoir a) un résumé de la responsabilité, telle qu'elle ressort des précédents paragraphes, des transporteurs et b) les garanties que le transporteur pourra exiger en conséquence.

(a) La responsabilité du transporteur (résumé)

Selon les droits néerlandais, belge, français et italien actuels, le transporteur semble détenir une responsabilité indépendante, sans qu'il y ait automaticité des droits de recours contre l'exploitant/expéditeur. Ces droits de recours n'existent ni en droit commun, ni en responsabilité civile maritime. La responsabilité en vertu du droit commun, qui peut être de caractère «absolu» (voir page 25), est illimitée quant au montant.

La loi atomique allemande actuelle connaît une canalisation économique et non juridique de la responsabilité (§ 15 AtG). Aussi se peut-il que le transporteur ne soit pas compris dans la canalisation. D'une part, le transporteur n'a pas de droit de recours comme tel contre l'exploitant, d'autre part, l'exploitant est tenu à une «Deckungsvorsorge» au profit du transporteur. Si la responsabilité est régie par le § 25 AtG («Gefährdungshaftung» absolue), elle est limitée et la République fédérale d'Allemagne est tenue à une «Freistellung» pour le montant dont le dommage excède la somme assurée. Si cependant la responsabilité ne relève pas du § 26 AtG

(«Gefährdungshaftung» modifiée), il n'y a ni limitation de la responsabilité ni «Freistellungsverpflichtung»; dans ce cas, tout comme dans le cas où l'«Atomgesetz» ne s'applique pas en vertu d'un droit international privé, la couverture au titre de la «Deckungsvorsorge» obligatoire est relativement restreinte, par suite de la modicité comparative des montants assurés (voir page 27). Pas plus que l'on ne pouvait examiner le point de savoir si ce serait le § 25 AtG ou le § 26AtG qui serait applicable (voir page 26), on ne peut répondre de façon concrète à la question de savoir si le transporteur appartient au groupe des personnes visées au § 15 (2) AtG (qui ont droit à la «Freistellung» en vertu du § 36 AtG) dans le cadre du présent rapport (voir cependant Fischerhof, Rdz. 17 au § 15 AtG).

En ce qui concerne le transport vers le Royaume-Uni, il est apparu que, tant que la Convention de Paris n'est pas ratifiée, le Nuclear Installations (Licensing and Insurance) Act, 1959 n'est pas applicable au transport en provenance et à destination des pays autres que le Royaume-Uni. Le transporteur doit donc être tenu pour responsable en vertu de la «Common Law» (voir page 29), tout au moins aussi longtemps que le Royaume-Uni n'a pas ratifié la Convention de Paris.

En ce qui concerne la responsabilité aux Etats-Unis, il est de la plus grande importance de savoir si le destinataire est une «indemnified facility». Si oui, et dans ce cas seulement, la responsabilité est limitée et le transporteur est couvert par le Price-Anderson Act. Le transporteur fera donc bien d'exiger expressément une confirmation. Au surplus, le Price-Anderson Act n'est applicable que pour des dommages causés par des accidents survenus sur le territoire des Etats-Unis.

Bien qu'aux termes de la Convention de Paris nul autre que l'exploitant/expéditeur ne soit responsable, le transporteur peut néanmoins être mis en cause en première instance :

- (i) s'il est responsable en vertu d'une des «conventions de transport» (art. 6(b), voir pp. 34 et suivantes);
- (ii) s'il est responsable en vertu d'un contrat, auquel cas il faut songer ici principalement à des garanties au profit des arrimeurs, etc. (page 34);
- (iii) s'il est responsable de «frais accrus», alors qu'il n'est nullement question d'un *accident* nucléaire (page 33);
- (iv) s'il est responsable en vertu de la législation d'un Etat non contractant (page 34);
- (v) s'il est seulement question d'un accident classique, sans aucune conséquence nucléaire (pp. 25 et 33).

Dans les cas (i) et (iv), ainsi que peut-être dans le cas (ii), le transporteur a la possibilité d'exercer un recours contre l'exploitant/expéditeur. Cette possibilité est cependant limitée (a) si le dommage total excède le montant maximum de la responsabilité au sens de l'article 7 C.P. et (b) dans la mesure où la responsabilité au sens de la Convention de Paris est plus limitée en nature et en étendue que la responsabilité fondée sur une «convention de transport» ou sur le droit national d'un Etat non contractant.

Enfin, si le dommage au navire transporteur reste exclu de la responsabilité de l'exploitant (art. 3(b) (ii) C.P. ou article 7(c) C.P.), l'armateur n'a aucun recours contre l'exploitant (voir page 37), ni pour ce genre de dommage au navire, ni pour des dommages et frais connexes (tels que A/G, frais d'enlèvement d'épave, etc.).

(b) Les garanties exigées par le transporteur

Etant donné les responsabilités que le transporteur, au vu du résumé qui précède, continue à encourir en dépit de la canalisation de la responsabilité, on peut prévoir que le transporteur ne sera disposé à accepter de transporter des combustibles nucléaires qu'à la condition que l'exploitant le garantisse pleinement contre les risques non couverts ci-dessus. A cet égard, on notera encore que la «West of England Steam Ship Owners' Protection & Indemnity Association Ltd» a donné à ses membres l'avis suivant dans sa circulaire du 23 juin 1960 (voir page 12) :

«Members are further strongly advised not to accept for shipment nuclear materials which do not fall within CLASSES (i) or (ii) except under an unqualified indemnity from the Shippers against any liability for nuclear damage occurring during the transport which the Member may incur. The indemnity should also cover the Member's liability to Stevedores and Owners and Operators of lighters, tugs and cranes to whom indemnities are customarily given by Shipowners. Members should assure themselves of the Shipper's ability to implement such an indemnity.»

Dans cet avis, deux points sont frappants : (a) qu'une garantie «unqualified», c'est-à-dire sans condition limitative, soit conseillée, et (b) que l'armateur doive s'assurer que le transporteur est financièrement en mesure de satisfaire aux obligations qu'il souscrit par la garantie. Beaucoup d'armateurs étant habitués à une couverture illimitée par les P & I Clubs (voir page 13), on peut prévoir qu'ils seront aussi enclins à interpréter la notion de «unqualified» comme signifiant «illimitée quant au montant». Etant donné les possibilités limitées du marché de l'assurance (voir chapitre V, § 1 et 3), une garantie illimitée est impossible, et il sera nécessaire de limiter la garantie au montant qui peut être assuré, ce qui répond en même temps aux conseils donnés sub (b).

La nécessité de limiter la garantie à un montant qui peut être assuré implique en même temps que l'armateur lui-même a absolument intérêt à limiter la garantie aux risques qui ne peuvent être couverts par les assurances normales, de sorte que la somme assurable pour la couverture d'une telle garantie reste réservée pour les risques qu'il ne peut assurer ailleurs. Ceci joue un grand rôle surtout en ce qui concerne le dommage ou la perte affectant le navire transporteur; il convient de s'assurer si la législation nationale ne déroge pas aux dispositions de l'article 3(b)(ii) C.P., que la responsabilité du dommage au navire ou de sa perte ne soit pas, par la garantie, reportée sur l'exploitant (et qu'ainsi une possibilité de recours ne soit accordée aux assureurs corps)³⁹. Si les assureurs excluent le risque nucléaire (voir France et Allemagne(R.F.), chapitre I, § 2(b), ce dommage, n'étant pas couvert, sera néanmoins à la charge de l'exploitant, à moins que les assureurs ne soient disposés à assurer aussi le risque contre paiement — ou non — d'une prime supplémentaire⁴⁰.

Dans l'étude de la responsabilité de l'armateur et de l'éventuelle garantie qu'il devrait exiger, deux autres points importants ont été omis. En premier lieu, il convient encore de souligner la disposition de l'article 6(h) C.P. concernant les assurances sociales. Les dispositions des divers Etats contractants divergeant en général fortement en ce domaine et, par ailleurs, les dispositions des lois nationales par lesquelles la Convention de Paris sera mise en vigueur ne pouvant être prévues, on ne peut aller plus avant dans cette voie. Si une certaine responsabilité de l'armateur subsiste en ce qui concerne l'équipage et autres aspects, l'armateur exigera une garantie, car il n'a pas lui non plus de couverture pour ces risques dans le cas des P & I Clubs, dans la mesure où ces risques découlent du transport de combustibles nucléaires ou s'y rapportent (voir page 13).

Le deuxième point de vue vise la divergence entre Convention et possibilités d'assurance, à savoir la responsabilité par événement (art. 7 C.P.) et la couverture à concurrence d'un montant maximal pour l'ensemble du voyage (voir chapitre V). Cette lacune ne peut toutefois en aucun cas être comblée par l'assurance. Anticipant sur l'examen de la «Convention complémentaire» (voir annexe I), nous ferons remarquer d'ores et déjà que cette «Convention» ne comble pas cette lacune. Celle-ci ne l'est, jusqu'à présent, que par le paragraphe 36 AtG de la loi atomique allemande, qui prévoit le «Freistellungsverpflichtung» par accident⁴¹ (pour autant qu'il s'agisse de responsabilité au titre du § 25 AtG).

En vertu de ce qui précède, on peut prévoir que la garantie exigée par des transporteurs portera sur les points suivants :

- (i) responsabilité au titre d'une des «conventions de transport», lorsqu'il n'y a pas de recours contre l'exploitant;

- (ii) responsabilité contractuelle (garanties au profit des arrimeurs, etc.), lorsqu'il n'y a pas de recours contre l'exploitant;
- (iii) dommage au navire transporteur et dommages et coûts inhérents, ainsi que «coûts accrus» sans qu'il soit question d'un accident nucléaire, lorsqu'il n'y a pas de recours au titre d'une assurance corps normale et lorsqu'il n'y a pas de recours contre l'exploitant et si les dispositions de l'article 3(b)(ii) C.P. ne s'appliquent pas (voir chapitre 4, § 4, et notes 87 et 88);
- (iv) responsabilité en vertu de la législation d'un Etat non contractant, lorsqu'il n'y a pas de recours contre l'exploitant;
- (v) responsabilité à l'égard de l'équipage, si ce dernier n'est pas assuré et lorsqu'il n'y a pas de recours contre l'exploitant.

Il faut y ajouter la possibilité que le transporteur tienne à être garanti contre tout recours au titre de l'article 6(f)(iii) C.P. (voir chapitre 4, § 2(b), page 61).

Dans la mesure où les P & I Clubs n'excluent pas le risque classique inhérent au transport de combustibles nucléaires⁴²⁾, une garantie pour les dommages classiques (voir sub (v), page 40) n'est pas nécessaire.

La garantie exigée par les armateurs portera au surplus, tant que la Convention de Paris n'est pas encore ratifiée et qu'il n'y a pas de canalisation de la responsabilité, sur les autres «dommages à des tiers» de façon générale.

Si le transport des combustibles nucléaires est assuré par un navire de ligne, on peut se demander si la garantie précitée est bien légitime dans le cadre des «Hague Rules» (qui sont d'ordre public). L'article VI de ces règles stipule toutefois que le transporteur a toute liberté de stipuler ce qu'il veut, s'il s'agit du transport de marchandises (autres que «commercial shipment») dont le caractère et la présentation justifient une convention spéciale. Sans aucun doute les combustibles nucléaires devront être censés relever de cette catégorie, de sorte qu'une telle garantie est légitime. L'article VI des «Hague Rules» stipule la condition que les marchandises soient dans ce cas transportées contre un reçu non négociable et non contre un connaissance.

IV. ASSURANCES RELATIVES AUX COMBUSTIBLES NUCLEAIRES A TRANSPORTER

Dans le présent chapitre seront examinées les assurances suivantes :

- (a) assurances couvrant la responsabilité examinée au chapitre III;
- (b) assurance couvrant le risque de dommages matériels ou de pertes affectant les combustibles nucléaires transportés;
- (c) assurances du navire transporteur.

C'est surtout dans l'examen des assurances visées sous (a) qu'interviendra la différence entre expédition par navire de ligne et expédition par navire affrété par l'exploitant ou par navire appartenant à l'exploitant.

En ce qui concerne un navire affrété par l'exploitant, on considère que seule une « Time Charter » sera retenue. Le transport par navire affrété (ou par navire propre) peut présenter certains avantages, à condition naturellement que le navire soit utilisé aussi intensivement que possible. Ceci n'est possible que s'il y a groupage des expéditions. En outre, pour que ces avantages soient réalisés, il est souhaitable que le « charterer » veille lui-même à toutes les assurances, ne fût-ce que pour établir entre ces dernières une bonne coordination; ceci vaut également pour l'assurance du navire et du fret. Ceci n'est toutefois possible que lors de l'affrètement d'un navire pour une période déterminée (sur la base d'une « time charter ») plutôt que pour un voyage déterminé, et à condition en outre que le « charterer » veille lui-même aux assurances. Dans la mesure où la chose présente un intérêt, l'assurance d'un tel navire et la « charterer's liability » afférente retiendront encore quelque peu l'attention (§ 4 du présent chapitre).

Du point de vue de la responsabilité, ou de l'assurance de cette responsabilité, le groupage ne soulève pas davantage d'objections. En fait, l'article 4(e) C.P. stipule qu'un transporteur, et par conséquent le transporteur/exploitant ou affréteur, ou un exploitant qui groupe les expéditions de tiers, peut, à sa demande, et avec l'accord des exploitants dont il transporte les combustibles nucléaires, se substituer à ces exploitants en tant que seul responsable.

1. L'assurance responsabilité civile en général

L'article 10 C.P. oblige l'exploitant à couvrir par une assurance ou par toute autre garantie financière le montant (conformément à l'article 7 C.P.) maximum de sa responsabilité; l'article 4(d) C.P. prescrit en outre que l'exploitant devra remettre au transporteur un certificat attestant cette assurance.

Dans la mesure où il ne s'agit que de l'assurance fondée sur l'obligation de l'article 10 C.P., on peut poser que l'assurance sera limitée à la couverture du risque de responsabilité *civile*.

Au chapitre III, il est apparu que l'assurance de cette responsabilité civile ne donne pas au transporteur de couverture suffisante. Etant donné l'insuffisance de la canalisation de la responsabilité, il est en fait probable que le transporteur exigera une garantie inconditionnelle (voir chapitre III, § 5). Si le transporteur se conforme à l'avis du P & I Club (voir page 41) « to assure themselves of the shipper's ability to implement such an indemnity », il va de soi que le transporteur

peut exiger que soient assurés, en sus de la responsabilité civile, les risques découlant de la garantie accordée, et ce à concurrence d'un montant aussi élevé que possible (voir chapitre V). A cet égard, on notera encore que jamais le transporteur n'aura, au sens absolu, la certitude de la possibilité « to implement » une garantie illimitée; ainsi l'assurance à concurrence d'un montant illimité est absolument impossible dans ce domaine. L'armateur devra dès lors se satisfaire d'un montant à convenir entre l'expéditeur et lui-même; il serait superflu de démontrer que le total des capacités des différents marchés constitue ici l'extrême limite.

Ainsi qu'il appert du § 5(b) du chapitre III, une garantie portera surtout sur :

- (a) les risques de dommages sur corps « non couverts »⁴³⁾;
- (b) la partie des responsabilités découlant des « conventions de transport », non susceptible de recours contre l'exploitant au titre de l'assurance;
- (c) la partie des responsabilités découlant des lois nationales d'Etats non contractants, non susceptible de recours;
- (d) la partie des responsabilités contractuelles (garanties) de l'armateur, non susceptible de recours.

Il s'agit maintenant de savoir quels avantages découleraient de l'affrètement d'un navire pour le transport (régulier) des combustibles nucléaires. Avant d'aborder ce point, on notera que les « Hague Rules » discutées au chapitre II, § 1(a), ne s'appliquent pas à des « charter-parties ». Contrairement aux connaissements, dont les conditions sont, par le fait de ces « Hague Rules » d'ordre public, largement constantes, les « charter-parties » présentant une grande variété de conditions, la responsabilité du propriétaire du navire étant beaucoup plus limitée en général que ne le permet un connaissement. Il se peut donc que l'affrèteur ait à supporter non seulement le risque de dommages ou pertes affectant le navire, mais aussi ce qu'on appelle les « P & I risico's » (comparer avec le chapitre I, § 3). S'il n'est pas possible de faire considérer, éventuellement contre une prime supplémentaire, le « charterer » comme co-assuré au titre de la couverture des P & I Clubs, le plus souvent est souscrite contre ce risque sur le marché habituel, une « charterer's liability ».

Il ne semble pas impossible que les assureurs corps assurent d'une manière intégrale, y compris la contamination radio-active, un navire utilisé exclusivement pour le transport de matières nucléaires. Si une telle police sur corps élargie peut être souscrite⁴⁰⁾, la nécessité d'une garantie pour les dommages « non couverts » cités sub (a) tombent (voir § 4 du présent chapitre). Sans aucun doute l'assurance d'un navire, y compris les risques nucléaires (après décompte de la prime annuelle sur tous les transports effectués au cours de cette année) apparaîtra considérablement moins onéreuse que la prime — ramenée à une prime par voyage — due pour l'assurance conventionnelle du navire à laquelle s'ajouterait la prime destinée à couvrir séparément la garantie concernant les « dommages non couverts ». En outre, il faut tenir compte du fait que, pour l'assureur de la responsabilité, le risque de dommages au navire transporteur est relativement plus considérable que le risque de dommages aux tiers, en général. Le principe devrait donc être que les dommages auxquels est exposé le corps du navire soient aussi couverts sur le marché des assurances sur corps ! Selon toute probabilité, cette solution idéale ne peut guère être appliquée qu'aux navires affrétés¹¹²⁾.

En ce qui concerne la responsabilité au titre des « conventions de transport », ce qui précède vaut entre autres également pour le dommage par suite d'abordage, aggravé par une contamination radio-active qui lui est consécutive. Si les risques nucléaires sont également couverts par la police corps, cette aggravation peut aussi faire l'objet d'un recours au titre de la « Running Down Clause ». Bien que le fait d'être à la fois armateur et exploitant/expéditeur, selon le chapitre 3, § 4(b), page 37, puisse avoir pour conséquence que l'exploitant soit tenu à indemnisation

aussi au-delà du montant maximum de sa responsabilité (article 7 C.P.), à condition que ce soit sur la base d'une des «conventions de transport», l'exploitant a vraisemblablement une couverture suffisante en matière d'abordage dans la combinaison d'une telle police corps et d'une «assurance nucléaire R.C.» spéciale. A cet égard, on notera encore que la responsabilité du fait d'abordage est, elle aussi, limitée (voir chapitre 2, § 1(b)). Si la somme assurée dans la police corps, c'est-à-dire la valeur estimée du navire, est insuffisante, on souscrira le plus souvent une assurance contre les «excess liabilities» appelée «excess liabilities clause (Hulls)».

Quoi qu'il en soit, la nécessité d'une couverture de responsabilité distincte, au titre de l'«assurance R.C. nucléaire» quant aux responsabilités visées sub (b) (voir page 44) disparaît. Ceci vaut également pour les responsabilités relevant des «Hague Rules», étant donné que, dans le cas présent, un navire ne transportera dans l'ensemble aucun autre chargement.

Contrairement à ce qui précède, on peut juger souhaitable d'assurer, au-delà du montant maximal de la responsabilité de la Convention de Paris, un montant distinct au titre des responsabilités visées sub (c) et (d). Ainsi, (1) l'armateur/exploitant pourra bien être responsable au-delà de ce maximum en vertu des lois d'Etats non contractants (voir page 38) et (2), selon toute vraisemblance, l'armateur/exploitant pourra ne pas exercer, lui non plus, l'activité de transport sans les garanties déjà citées au profit des arrimeurs, propriétaires de grues, allèges, etc. On ne peut, naturellement, prédire si la canalisation de la responsabilité aura pour résultat d'amener les arrimeurs, etc., à renoncer à ces garanties d'usage. En ce qui concerne un dommage à leurs «instruments de travail» (installations de chargement et de déchargement, allèges, caissons, etc.), c'est surtout l'article 3(b)(ii) C.P. qui peut aussi jouer un rôle important. Au surplus, la possibilité de souscrire sur le marché «normal» une «couverture P & I» telle que visée à la page 44, en tant qu'élément d'une «assurance charterers-liability», y compris les risques nucléaires, dépend de la capacité du marché qui subsiste après la souscription des autres couvertures exigées (voir chapitre V, § 1).

Enfin, l'avantage le plus important d'une expédition groupée réside dans le fait que pour une telle expédition le montant à assurer ne doit être couvert qu'une fois, au lieu du même montant par expédition individuelle. Que ceci constitue un avantage très important en matière de prime va de soi sans qu'on doive s'attacher davantage à le démontrer.

2. Conditions des assurances de la responsabilité

L'article 10(a) C.P. stipule que l'exploitant est tenu de contracter une assurance ou de constituer toute autre garantie financière pour faire face à la *responsabilité encourue en vertu de la Convention*, en d'autres termes, il doit être couvert de telle sorte qu'il puisse satisfaire à toutes ses obligations à l'égard des tiers découlant des dispositions de la Convention. En principe, l'assurance ne pourra dès lors contenir aucune disposition limitant la couverture à un montant inférieur au montant de la responsabilité découlant de la Convention. Une exception à cet égard est le fait que, eu égard à la capacité du marché, seul peut être assuré un montant maximal valable pour l'ensemble des accidents pouvant survenir au cours du voyage, alors que le maximum visé à l'article 7 C.P. est un maximum par accident.

En outre, l'«Assurance R.C. transport» devra tenir compte des particularités du transport international. Celles-ci découlent dans une large mesure du fait que navire et cargaison sont engagés dans une «common adventure» au cours de laquelle tant le navire que la cargaison échappent au pouvoir immédiat du propriétaire. Il semblerait donc bon de suivre à cet égard les usages de la navigation maritime et des assurances transports, ainsi que des dispositions légales applicables dans ces domaines. Ce sont en effet des siècles d'expérience qui ont conduit à ces usages et à ces dispositions légales. Comme exemple d'une conséquence que les législateurs ont attachée au fait que les événements échappent au contrôle du propriétaire, on citera les

«Hague-Rules», selon lesquelles l'armateur n'est tenu que de s'assurer avec le soin voulu avant le départ du navire que le bâtiment est en état de prendre la mer; après l'appareillage, l'armateur n'a donc plus aucune possibilité d'y veiller personnellement (voir chapitre II, § 1(a)).

En outre, une assurance R.C. transport ne diffère pas essentiellement d'une assurance transport «normale» qui couvre le risque de dommage ou de perte affectant l'objet assuré. Seul l'intérêt assuré⁴⁴ est autre, à savoir, respectivement, (i) la *responsabilité* que l'on peut encourir par suite d'un dommage occasionné par l'«objet» et (ii) le *dommage* ou la *perte* affectant cet «objet». En ce qui concerne l'intérêt visé sous (i), une comparaison avec l'assurance en matière de «dommage à des tiers par suite d'abordage» trouve ici sa place. Les assurances de ces deux sortes de risques ont un point commun, à savoir qu'elles couvrent toutes deux les «fortunes de mer». En effet, ce qu'il y a de primordial, c'est qu'un risque de mer¹¹³ survenant pendant le transport ou simplement en rapport avec le transport peut entraîner un accident nucléaire. La suite possible, qui est aussi déterminée par le caractère et la nature de l'«objet» (et, à cet égard, il n'y a pas non plus de différence essentielle entre l'une et l'autre sorte d'objet du risque), est secondaire. Il semble dès lors possible que, en cas de contestation sur la convention d'assurance, le juge estime que le droit normal en matière d'assurance transport est applicable à l'assurance R.C. transport» nucléaire, encore qu'à cet égard des différences puissent aussi se révéler entre les divers Etats membres.

Avant de discuter un certain nombre d'aspects de la couverture R.C. transport, sur la base des deux points ci-dessus, on notera, d'une façon générale, que la police devra être aussi concise et aussi générale que possible; il convient dès lors aussi de se demander dans quelle mesure il sera possible d'éviter des dispositions qui ne seront en fait qu'une répétition des règles de la Convention de Paris et seront dès lors applicables également sans mention explicite dans la police, tout au moins après la ratification de la Convention de Paris⁴⁵. Ceci vaut entre autres pour la définition de termes comme matières radio-actives, installation nucléaire, combustibles nucléaires, accident nucléaire, etc.

Comme certaines différences se manifesteront, on examinera séparément, à des fins de simplicité, l'assurance en responsabilité non contractuelle (appelée ci-après «responsabilité civile») et l'assurance en responsabilité découlant de garanties (voir chapitre III, § 5). Les aspects à examiner sont basés en premier lieu sur l'hypothèse que la Convention de Paris est déjà en vigueur; il sera chaque fois précisé si l'applicabilité du «droit actuel» avant la ratification de la Convention rend nécessaire d'autres considérations ou des dispositions de police divergentes.

Signalons tout de suite, pour la bonne règle, qu'il est certainement possible de se couvrir dans les conditions mentionnées ci-après, considérées comme souhaitables. Par exemple, la couverture offerte par le marché londonien (voir page 71) répond en effet aux conditions ci-dessous et, sur certains points, les conditions offertes à l'assuré sont encore plus avantageuses.

(a) Assurance responsabilité civile

Tout à fait indépendamment du point de savoir s'il se recommande de souscrire les assurances en responsabilité civile et en responsabilité découlant de garanties en tant qu'excédents ou sur la base de la co-assurance, ou sous une seule police (voir chapitre 5, § 3), on partira, dans ce sous-paragraphe, de l'hypothèse que la responsabilité civile est assurée séparément. Aussi les aspects à traiter se rapporteront-ils à la couverture de cette responsabilité civile.

LE PRENEUR D'ASSURANCE

Selon le cas qui se présentera, c'est soit l'exploitant/expéditeur, soit l'exploitant/destinataire qui souscrira l'assurance (article 4 C.P.); celui-ci est donc le contractant ou preneur d'assurance, qui doit payer la prime. Il est naturellement aussi l'«Assuré», mais il n'est pas le seul. Selon l'article 6(b) C.P., nul autre que l'exploitant n'est responsable; bien que, dès lors, en parlant de la lettre de la Convention, nul autre ne soit intéressé⁴⁶, et que, pour les quelques cas

où une certaine responsabilité sera possible (par exemple au titre d'une « convention de transport »), il y ait possibilité automatique de recours, il convient néanmoins de déclarer « assuré » « quiconque pourra être tenu pour responsable d'un accident nucléaire mettant en cause des combustibles nucléaires transportés ». Ceci est important surtout pour les parties mises en cause dans le transport, tels que les armateurs, les arrimeurs, etc., car de la sorte ils ont un droit autonome à indemnisation des dommages au titre de la police. Le détournement par le recours contre l'exploitant est donc évité. Au surplus, ces parties ne seront disposées à accorder leurs services que si elles ont reçu la confirmation que leurs intérêts sont également couverts par l'assurance. Enfin, la chose est importante pour le cas où le principe de la canalisation est appliqué et où il est question de « faute concomitante » à un fait générateur de dommage pour laquelle la responsabilité de l'exploitant n'est pas engagée (art. 9 C.P., voir pages 55 et 56 et note 67).

En ce qui concerne ces « co-assurés », il semble évident que la couverture ne s'étende pas à celui qui a provoqué intentionnellement le dommage. Si la chose est vraie lorsqu'il s'agit seulement de la protection des intérêts ou des moyens de l'auteur du dommage, on ne peut, si l'on considère la protection du public, exclure sans plus une telle personne du caractère de « co-assuré ». Il conviendra dès lors d'introduire dans la police une clause visant, d'une part, à maintenir la couverture à l'égard des tiers (du public), d'autre part, à ne pas protéger les intérêts de l'auteur du dommage. Ce dernier point importe pour le maintien des droits de recours contre ce dernier au titre de l'article 6(f)(i) C.P. (voir page 59). Il va aussi de soi que la couverture de l'exploitant non fautif et d'autres co-assurés reste intacte.

En vertu du principe que l'assurance est principalement destinée à assurer la protection des intérêts de l'assuré⁴⁶⁾, on peut raisonnablement — nonobstant la co-assurance de tiers — admettre qu'elle doit surtout être conclue au profit du preneur d'assurance, c'est-à-dire de l'exploitant/expéditeur ou de l'exploitant/destinataire. C'est pourquoi il importe de stipuler dans la police que les co-assurés ne peuvent exciper de la police pour en tirer plus de droits qu'ils n'en eussent eu sans assurance contre l'exploitant. Ceci concerne principalement le fait que les dédommagements accordés à l'assuré et aux co-assurés au titre de la police doivent être conformes à la « répartition équitable » au sens de l'article 11 C.P. S'il s'avère que les co-assurés ont, d'une manière quelconque, trop perçu en dédommagement au titre de la police, au préjudice de l'exploitant assuré, le trop-perçu devra être restitué au profit de l'exploitant assuré.

En vertu de ce qui précède, et par anticipation sur le sort de la « somme assurée », il importe que la police ne spécifie pas le mode de répartition du dédommagement entre les demandeurs et que les assureurs se réfèrent simplement aux articles 6 et 11 C.P. L'article 11 C.P. stipule en effet que la répartition équitable sera régie par la législation nationale, ce qui pourra donner lieu à des litiges entre les divers Etats contractants. Il va de soi que les assureurs doivent à cet égard suivre la « législation nationale », c'est-à-dire doivent régler l'indemnisation du dommage conformément à la loi nationale du pays dont le juge est compétent au sens de l'article 13 C.P.⁴⁷⁾.

Cette réglementation garantit la souplesse nécessaire, ce qu'une réglementation insérée dans la police rendrait impossible.

LA SOMME ASSURÉE

En vertu des dispositions de l'article 7 C.P., la responsabilité de l'exploitant/expéditeur ou de l'exploitant/destinataire est en principe limitée à un montant de 15 000 000 unités de compte⁴⁸⁾. Ce maximum s'applique aux dommages causés par tout accident nucléaire, c'est-à-dire qu'il est un *maximum par événement*, même en cas de transport. Tout comme pour des installations nucléaires fixes, il est toutefois impossible d'assurer un maximum par événement, par analogie avec l'assurance couvrant des installations nucléaires fixes — où la somme assurée est diminuée

du montant du dommage, sauf réassurance⁴⁹⁾ — la somme assurée vaut pour l'ensemble des accidents survenus pendant le voyage. Après chaque accident, la garantie est donc amputée du montant global des dommages découlant de cet accident. Pas plus qu'au titre des assurances couvrant des installations nucléaires fixes, l'assuré n'a droit de restauration («reinstatement») de la somme assurée. On peut toutefois, cas par cas, s'efforcer d'obtenir des assureurs ce «reinstatement».

Etant donné la capacité d'engagement des assureurs, il est de la plus haute importance de n'exposer par voyage et par moyen de transport aucun montant de risque supérieur à une fois le plafond de la responsabilité d'un seul exploitant. A défaut de dispositions expresses à cet égard, le maximum serait applicable par expédition de chaque exploitant séparément. Donc, si deux ou plusieurs exploitants font expédier des combustibles nucléaires par le même moyen de transport, c'est deux ou plusieurs fois le montant maximal qui interviendra. Même si chaque envoi est assuré par un «pool atomique» différent, ceci est inacceptable pour les assureurs, car ils pourront être (et seront) mis en cause par la réassurance sur tous ces risques. Les assureurs trouvent toutefois une protection fort importante dans les dispositions de l'article 5(b) C.P.; cet article prévoit que tous les exploitants solidairement ne peuvent être tenus pour responsables au-delà du montant le plus élevé qui puisse être applicable à un seul d'entre eux en vertu de l'article 7 C.P.; en d'autres termes, le plafond de la responsabilité pour l'ensemble de ces exploitants ne pourra dépasser 15 000 000 unités de compte (ou, le cas échéant, la somme maximale prévue pour l'un des exploitants, qu'ils soient deux ou plusieurs). Compte tenu de la possibilité d'un abaissement de la responsabilité maximale⁴⁸⁾, il est important que l'article 5(b) C.P. dispose également qu'en aucun cas un exploitant quelconque ne pourra être tenu au-delà du montant qui lui est applicable.

Il découle du texte de l'article 5(b) C.P. que ce qui est stipulé à l'alinéa qui précède vaut en ce qui concerne un dommage causé par un accident nucléaire survenu *pendant le transport*. Il n'est donc pas question de stipuler «pendant le séjour à bord d'un moyen de transport»; et il faut se demander si l'entreposage des combustibles nucléaires en vue du chargement (par exemple après livraison des marchandises au transporteur), après déchargement (par exemple pour livraison du transporteur au destinataire), ainsi que l'entreposage intermittent, seront considérés comme faisant partie du transport. Si oui, la limitation évoquée à l'article 5(b) C.P. s'appliquera également à ce temps d'entrepôt; sinon, il y a accumulation des responsabilités pendant ce temps d'entrepôt. Quoi qu'il en soit, les assureurs stipuleront certainement que la limitation s'appliquera aussi à toute période d'entrepôt. Ceci est important notamment dans le cas où plusieurs expéditions, effectuées par des navires différents, font l'objet d'une mise en entrepôt dans un local commun.

Le fait qu'il ne puisse y avoir cumul des montants est encore mentionné expressément aux paragraphes 20 et 33 de l'«Exposé des Motifs». Bien que la Convention de Paris ne le signale pas explicitement, il va de soi que, si un seul exploitant, qui est donc principalement responsable du dommage total à l'égard des tiers, a payé la totalité du dommage à concurrence du montant maximal de sa responsabilité, il aura un droit de recours contre les autres exploitants qui ont fait transporter les combustibles nucléaires à bord du même moyen de transport, tout au moins dans la mesure où ces autres exploitants sont (individuellement) responsables. Dès qu'il est question de responsabilité individuelle et de responsabilité solidaire, la répartition équitable du montant total sur tout ce qui relève de la responsabilité solidaire est un principe de droit normal. C'est ainsi qu'au § 20 l'«Exposé des Motifs» dit également que le droit commun régira, en ce qui concerne cette répartition, le recours d'un exploitant responsable contre les autres exploitants (voir également page 59). Selon le § 57 de l'«Exposé des Motifs», la Convention ne stipule pas expressément le juge compétent en de tels cas et laisse ce point aux législations nationales des Etats contractants.

Eu égard à la possibilité de divergences entre les divers systèmes juridiques des Etats contractants, il est souhaitable que les assureurs n'introduisent dans la police aucune réglementation de cette répartition et que cette réglementation soit laissée aux soins du juge.

Tant que la Convention de Paris n'est pas ratifiée ou entrée en vigueur, il ne peut être question toutefois de responsabilité individuelle et de responsabilité solidaire; chacun n'est donc en fait responsable que du dommage qui peut lui être effectivement imputé (soit par suite de «faute», prouvée à sa charge, soit suivant le principe de la responsabilité absolue, selon les dispositions du droit applicable). Ce n'est que si l'on peut parler de «co-faute» d'un autre exploitant qu'il y aura une possibilité de recours, si le premier exploitant a dû indemniser la totalité du dommage, c'est-à-dire également la partie imputable à l'autre. Au surplus, avant l'entrée en vigueur de la Convention de Paris, il n'y a aucune limitation du montant de la responsabilité.

Tant que le droit actuel sera encore applicable, les assureurs seront dès lors obligés d'insérer dans la police une clause prévoyant, en cas d'accident au sens de l'art. 5(b) C.P., que l'indemnité due au titre de l'ensemble des polices délivrées (éventuellement par divers pools atomiques), ne pourra jamais être supérieure à une fois la somme la plus élevée assurée par l'une des polices. Une telle réglementation ne peut toutefois régir que les cas où le dommage total excède le montant de la somme assurée la plus élevée d'une des polices délivrées. Si le dommage total n'excède pas ce montant, le dommage total subi par l'assuré sera réparé et les assureurs devront suivre l'assuré dans tous les aléas d'un éventuel recours contre d'autres exploitants⁵⁰).

Selon l'article 7(g) C.P., les intérêts et dépens liquidés par le tribunal saisi d'une action en réparation ne seront pas considérés comme des indemnités au sens de la Convention. L'exploitant est donc tenu également au-delà de son maximum pour ces dépens au titre de l'article 7(b) C.P. Encore que pour des assurances R.C. classiques il soit d'usage, dans de nombreux pays, que les assureurs indemnisent ces dépens (ainsi que les frais de défense contre des recours non fondés) sans plafond et au-delà des montants assurés par eux, cette pratique est impossible dans le cas d'assurances R.C. nucléaires étant donné la nécessité de délimiter le montant total du risque encouru par les assureurs. C'est pourquoi ces derniers devront assurer ces frais sous une rubrique distincte à concurrence d'un montant à convenir et à inscrire dans la police. Au cas où le preneur d'assurance ne recourrait pas à la possibilité d'assurer ces frais séparément, la seule conséquence en serait qu'il n'aurait absolument pas d'indemnisation de ces frais. La situation est donc que l'assuré doit payer les dépens des procédures jugées nécessaires par les assureurs (voir page 57). Si le preneur d'assurance ne tient pas à contracter cette assurance distincte couvrant les frais (ce à quoi, en vertu de la Convention de Paris, il n'est pas tenu), il peut cependant être convenu que les assureurs indemnisent ces frais si le total des dommages et dépens n'excède pas la somme assurée. Toutefois, cette méthode n'est pas à conseiller, puisque, en cas de dépassement du montant maximal, ces frais sont de nouveau à la charge de l'assuré, alors que c'est précisément dans de tels cas que les frais seront considérables ⁵¹).

LE VOYAGE ASSURÉ

De même que pour une assurance transport «normale», l'assurance des risques R.C. pendant le transport de combustibles nucléaires est souscrite pour un voyage à désigner nommément et qui est déterminé par indication du lieu de départ et du lieu de destination⁵²). Pour que le dommage éventuel puisse être imputé aux assureurs, il faut que le sinistre soit survenu, dans le cadre du risque assuré, entre ce point de départ et ce point d'arrivée de la couverture⁵³).

Nommer ces deux lieux n'est toutefois pas suffisant, car on peut encore se demander si le risque commence ou finit, par exemple, au moment où les marchandises sont chargées à bord ou déchargées du bord du moyen de transport ou au moment du départ ou de l'arrivée de ce dernier. La clause la plus fréquente des définitions du début et de la fin précis du voyage assuré est la «Warehouse to warehouse clause»⁵⁴) ou une condition locale analogue. Selon cette clause ou d'autres clauses analogues, le risque commence au moment où les marchandises quittent l'entrepôt ou le magasin du lieu désigné dans la police pour être acheminées à leur ultime destination, le

risque courant jusqu'à la livraison à l'entrepôt ou magasin final du lieu de destination cité dans la police. Le plus souvent, la période entre le déchargement au port de destination et la livraison définitive dans l'entrepôt est déterminée⁵⁴).

Une définition précise du début et de la fin de l'assurance est, pour l'assurance R.C. transport nucléaire également, hautement souhaitable. A cet égard, une clause identique à la «warehouse to warehouse clause» serait assurément la bienvenue. Ceci vaut tout particulièrement pour le transport vers l'Amérique en ce qui concerne notamment la définition de «lieu de départ» ou «lieu d'arrivée». Pour les risques éventuellement à courir en territoire américain (c'est-à-dire pour la «destination» en cas de transport vers les Etats-Unis et pour le «lieu de départ» en cas de transport à partir des Etats-Unis), on se reportera à la page 51. Etant donné la nécessité de prévenir le cumul, à tous égards, de la responsabilité civile transport avec la responsabilité civile de l'établissement de l'exploitant/expéditeur ou destinataire, il conviendra d'exclure la responsabilité en cas d'accidents mettant en cause une installation nucléaire (voir «exclusions» à la page 54). La méthode d'une large définition du voyage avec une exclusion de cet ordre mérite de loin la préférence par rapport à une définition du voyage plus limitée, où cette exclusion nécessaire intervient. Une telle définition du voyage plus limitée est nécessairement moins précise puisqu'il faut alors parler de «départ de l'établissement intéressé» ou de quelque chose d'analogue. L'expérience a enseigné aux assureurs qu'une définition relativement vague comme «le passage d'une frontière» (ce passage d'une frontière intervient également au départ de l'établissement) peut souvent donner lieu à des difficultés et à des lacunes dans la couverture.

En considérant que le droit en matière d'assurance transport, comme établi dans l'introduction au présent paragraphe, s'applique également à l'assurance R.C. transport, les dispositions de la législation nationale dont relève la convention d'assurance⁵⁵ s'appliqueront aussi, en ce qui concerne le voyage assuré, à l'assurance, à moins que la police contienne une réglementation différente⁵⁶).

Les aspects les plus importants du voyage assuré sont le transbordement en cours de route, le retard, la déviation normale et la modification du voyage. Un principe général est que le voyage doit s'effectuer le long de la route habituelle et que les transbordements habituels sont couverts sans aucune interruption du risque. Bien que les dispositions des polices divergent assez à cet égard selon les marchés, toutes prévoient qu'un transbordement, une déviation ou une modification non habituelle du voyage sont couverts sans aucune prime supplémentaire, si la cause du transbordement, de la déviation ou de la modification du voyage est une risque assuré; en d'autres termes, si par suite d'une avarie (même si l'objet proprement dit du risque visé par l'assurance n'est pas endommagé) le navire dévie de sa route pour chercher refuge dans un port et y décharger les marchandises, l'assurance reste inchangée et continue à courir sans prime supplémentaire jusqu'à ce que les marchandises soient arrivées à destination, éventuellement à bord d'un autre navire. La cause étant un événement échappant au contrôle de l'assuré, il est raisonnable de prévoir que cette réglementation s'appliquera également à l'assurance R.C. transport nucléaire.

Pour les autres transbordements, déviations, etc., tout au moins pour autant que ces faits surviennent à l'insu et sans l'approbation du propriétaire des marchandises, la couverture court sans interruption avec ou sans application d'une surprime. A titre d'exemple, la police française comporte une prime supplémentaire et la police belge ne le fait pas⁵⁷). Ce qui est important, c'est que même pour une assurance R.C. transport nucléaire la couverture, tout au moins, ne souffre pas d'interruption, eu égard surtout à ce que, le plus souvent, l'assuré n'a connaissance du fait en cause que longtemps après sa survenance.

Nonobstant ce qui précède, il est légitime que l'assuré veuille aussitôt que possible après en avoir eu connaissance, communiquer un tel fait aussi aux assureurs, de façon à pouvoir déterminer d'un commun accord les mesures nécessaires en vue de la continuation et de l'accélération du transport. Ceci vaut surtout en cas de «modification du voyage», c'est-à-dire si le voyage se termine dans un lieu autre que celui convenu dans l'assurance. Ceci peut se présenter notamment

si l'armateur renonce au voyage. Il va de soi que l'assurance ne peut continuer à courir éternellement, même si l'abandon du voyage est motivé par un événement de mer. Une cessation de la couverture en un tel cas se justifie dès lors, à condition que l'assuré ait la possibilité de consulter dans un délai raisonnable les assureurs au sujet de la situation. Pour que l'assuré ait cette possibilité, il faut que l'assurance continue à courir pendant un délai raisonnable (par exemple 30 jours) après l'expiration du voyage.

Enfin, la fin du voyage assuré retiendra également l'attention s'il s'agit d'un voyage vers les Etats-Unis (ceci vaut également mutatis mutandis pour le début du voyage si les combustibles nucléaires sont transportés des Etats-Unis en Europe). Anticipant sur l'étude des polices en usage aux Etats-Unis, on notera, comme on l'a déjà fait au chapitre III, § 3, qu'on y trouve une couverture omnium à partir du moment où les marchandises ont pénétré dans les limites territoriales des Etats-Unis, si la « facility » destinataire est couverte par le Price-Anderson Act. Etant donné les obligations que les pools Nelia et Maelu ont assumées pour le transport à l'intérieur des limites territoriales américaines, ces pools ne pourront accepter de réassurance que de pools européens, si les polices n'offrent pas de couverture pour des accidents survenus sur le territoire américain. Ceci aurait alors pour conséquence que la police à délivrer par un pool européen ne pourrait donner de couverture que jusqu'aux eaux territoriales des Etats-Unis. Ainsi qu'on l'a déjà noté, il peut souvent apparaître difficile de fixer ce point d'expiration de la couverture. Que se passe-t-il, en fait, si le navire se trouve précisément au moment de l'accident à la frontière des eaux territoriales ou si l'on ne peut établir avec précision que le navire se trouvait à ce moment en avant ou aux abords de cette frontière? Une solution de ce genre serait donc fort peu souhaitable. Une situation encore moins souhaitable est celle qui se présente lors du transport de combustibles nucléaires jusqu'à la côte occidentale de l'Amérique par le canal de Panama. La couverture devrait cesser lors de la pénétration dans le canal à Colon pour reprendre au départ du canal jusqu'à nouvelle pénétration dans les eaux territoriales. Une telle réglementation serait contraire aux principes du maintien ininterrompu de la couverture et pourrait donner lieu à des hiatus dans la couverture, avec pour résultat que l'assuré se trouverait « assis entre deux chaises ».

Si l'exploitant comme les autres intéressés sont couverts par le Price-Anderson Act — en supposant que la « facility » à laquelle les marchandises sont destinées relèvent de cette protection, et que le risque soit donc extrêmement minime — il est néanmoins souhaitable que le risque continue à courir tout au moins jusqu'après la livraison des combustibles nucléaires au port de destination, afin que l'assuré soit couvert dans la mesure où il semble avoir encore un « intérêt ».

Pour prévenir une majoration de prime (ne fût-ce que nominale) en raison de ce maintien du risque et aussi pour réduire dans la mesure du possible le risque pour les assureurs, il faut que ceux-ci bénéficient aussi, après subrogation, de la couverture du Price-Anderson Act (et éventuellement des polices des pools Nelia et Maelu conclues pour compte de la « facility »)⁵⁸. Il va de soi que la confirmation de la couverture Price-Anderson Act (voir page 31) constitue un facteur important dans la détermination du risque. Si cette couverture (avec la limitation inhérente de la responsabilité et la couverture omnium) n'existe pas, on ne peut dire que le risque soit réduit au minimum.

Quoi qu'il en soit, les pools américains ne pourraient accepter la réassurance si l'assurance courait sans interruption du risque. Ceci implique qu'on ne pourrait recourir aux possibilités américaines de réassurance si l'on voulait satisfaire aux conditions qui précèdent (voir au surplus chapitre 5, § 3(b)).

ETENDUE DE L'ASSURANCE

Chaque police précise naturellement l'étendue de la couverture accordée. Dans une police R.C. transport, ceci consistera avant tout à préciser que l'accident nucléaire dont la responsabilité fait l'objet de l'assurance devra être survenu pendant le voyage assuré et qu'il devra avoir un rapport de causalité avec les combustibles nucléaires transportés.

Au surplus, de nombreuses polices R.C. classiques définissent l'étendue de la responsabilité en précisant que les assureurs n'interviendront qu'en cas de décès et de préjudice physique et qu'en cas de dommages matériels; c'est surtout par l'expression de «dommages matériels» qu'on limite souvent¹¹⁴ la mesure du dédommagement, étant donné que l'assuré peut être également tenu pour responsable de dommages immatériels («vermogensschade»), pour lesquels il n'y a à ce moment pas de couverture.

L'article 11 C.P. stipule que la nature, la forme et l'étendue de la réparation seront régies, dans les limites prévues par la Convention, par le droit national. Il dépendra donc de la législation nationale de chaque Etat contractant que l'exploitant soit responsable des seuls dommages matériels ou également des dommages immatériels. Si la loi nationale mettant en vigueur la Convention de Paris ne contient rien à cet égard, ce seront les règles juridiques normalement applicables à la notion de «dommages occasionnés à des tiers» qui seront appliquées. Il est clair qu'en la matière les différences entre les Etats membres de la Communauté ne seront pas peu considérables (en raison de la variété de la jurisprudence)⁵⁹.

L'exploitant est tenu de souscrire une assurance ou de constituer toute autre garantie financière pour se prémunir contre les effets de la *responsabilité prévue par la Convention* (art. 10(a) C.P.); lorsque la Convention renvoie à la loi ou à la législation nationales, l'assurance doit donc couvrir la responsabilité fixée selon les règles de la loi nationale ou de la législation nationale du juge compétent. Si l'assurance ne satisfaisait pas à cette condition la couverture ne serait pas conforme aux dispositions de l'article 10 C.P. A cet égard, une prescription expresse d'adaptation à la législation nationale du pays d'expédition des combustibles nucléaires n'est pas non plus justifiée, étant donné la possibilité qu'un juge d'un autre pays soit compétent (article 13(b) C.P.). En conséquence, la police ne pourra pas limiter la nature et l'étendue de la responsabilité aux dommages matériels par exemple; même une spécification, si large soit-elle, de la nature et de l'étendue de la responsabilité est à proscrire, car toute spécification a un effet limitatif. La police devra donc couvrir la responsabilité du dommage subi par des tiers par suite d'un accident nucléaire, sans aucune autre condition, c'est-à-dire telle en nature et en étendue que le juge compétent l'aura fixée.

Ce qui précède joue un rôle non seulement en ce qui concerne les responsabilités selon la décision du juge compétent en vertu de l'article 13 C.P., mais aussi en ce qui concerne les responsabilités des transporteurs et autres en vertu d'une des conventions de transport et du droit d'un Etat non contractant. A ce propos, nous rappellerons la question posée à la page 38, à savoir si le droit de recours du transporteur, au titre de l'article 6(c) C.P., sera limité ou non à la nature et à l'étendue de la responsabilité de l'exploitant, conformément à la législation nationale applicable (art. 13 C.P.).

Il va de soi que les assureurs devront se conformer au verdict tant du juge compétent que, en matière de recours, d'autres juges. S'ils ne le faisaient pas, l'exploitant resterait néanmoins pleinement responsable, mais ne recevrait qu'une indemnisation partielle.

En cas de décès ou de dommages physiques à des personnes, le juge condamnera souvent le «fautif» au paiement d'une rente annuelle aux ayants droit ou aux défendeurs mêmes. Les assureurs ont naturellement de fortes objections à conserver un dossier ouvert pendant des années. La principale objection réside encore en ceci que les contrats de réassurance peuvent être modifiés ou terminés dans le courant de ces années, de sorte que pendant longtemps encore des actions pourraient rester engagées au titre de contrats déjà expirés. De nombreuses polices stipulent dès lors aussi qu'en cas de condamnation au paiement d'une rente annuelle la valeur capitalisée de cette rente sera remboursée. Ceci ne soulève aucune objection, même dans le cas d'une assurance R.C. transport, à condition que le calcul de la valeur capitalisée soit effectué de telle sorte que l'assuré puisse acheter pour ce montant une rente viagère de l'importance de la rente fixée par le juge. C'est dans ce but qu'il est souvent précisé que la détermination de la valeur capitalisée se fera sur la base des tarifs des assurances-vie.

Bien que tant les exclusions reprises dans une police que la définition de la notion de « tiers » aient naturellement une incidence directe sur l'étendue de l'assurance, ces points seront traités séparément.

LES TIERS

Selon le § 3 C.P., l'exploitant est responsable de tous dommages aux « personnes » et de tous dommages aux « biens ». Ce n'est que pour les « biens »⁶⁰ que l'on trouve dans la Convention une certaine spécification, en l'espèce, l'exclusion mentionnée à l'article 3(b)(i) et (ii) concernant (i) des biens qui sont détenus par l'exploitant et (ii) le navire transporteur, dans la mesure où la loi nationale n'en dispose pas autrement (art. 7(c) C.P.). On ne trouve pas d'autre précision.

Ainsi qu'on l'a également démontré à la page 47, l'assurance vise, du point de vue de la technique de l'assurance, tout d'abord la couverture de la part des biens faisant l'objet des actions en réparation⁴⁶. En vertu de ce principe, la police doit dès lors couvrir tous les cas où l'exploitant est tenu pour responsable du dommage visé à l'article 3 C.P.

Dans maintes polices R.C. classiques, on trouve soit une définition de la notion de « tiers », c'est-à-dire une définition des personnes physiques ou morales dont les réclamations sont assumées par les assureurs, soit une exclusion de personnes déterminées, dont les revendications ne seront couvertes en aucun cas. La limitation la plus fréquente à cet égard concerne les parents de l'assuré et le personnel à son service⁶¹. Il va de soi que de telles limitations constituent autant de restrictions à l'étendue de la couverture; par suite de ces restrictions, l'assuré n'est pas dédommagé, bien qu'il soit jugé devoir répondre de l'action introduite.

Encore que ceci soit valable également pour l'assurance R.C. classique, ce qui compte particulièrement dans le cas de l'assurance R.C. nucléaire, c'est que la partie des biens en cause dans toutes les actions en réparation admises par le *juge* doit être couverte par l'assurance (voir premier alinéa du présent paragraphe à la page 45). C'est donc au juge qu'il appartient de décider si un parent de l'assuré a droit à une indemnisation au titre de la Convention (voir page 00 « Exposé des Motifs »). Si oui, cette indemnisation doit pouvoir faire l'objet d'un recours au titre de la police. Ceci s'applique même en ce qui concerne les parents de quiconque aura délibérément provoqué le dommage. Si cette personne est exclue en tant qu'« assuré », tout au moins dans la mesure où il ne s'agit que de la protection de ses « intérêts » (voir page 47), le dommage subi par ses parents devra être indemnisé si le *juge* en décide ainsi; de même, en ce qui concerne des dommages payés à d'autres « tiers », les assureurs ont le droit de recours contre l'auteur de l'acte dommageable (voir page 59) pour les montants payés de ce chef. En tout cas la responsabilité de l'exploitant non fautif à l'égard d'un parent d'une telle personne devra toutefois être pleinement couverte.

En ce qui concerne la responsabilité à l'égard du personnel, c'est surtout les dispositions de l'article 6(h) C.P. qui comptent. Cet article renvoie, en ce qui concerne les réclamations des ayants droits et le possibilités de recours des divers organismes d'assurances sociales, à la loi de l'Etat contractant qui a établi ce régime. Selon le § 42 « Exposé des Motifs », on a par là voulu faire en sorte que la couverture au titre des assurances sociales, dans la mesure où celles-ci couvrent également le dommage nucléaire, ne soit pas tronquée. Toutefois, l'employé est en principe un tiers au sens de l'article 3 C.P.; il appartient dès lors aux Etats contractants de décider si ces travailleurs peuvent ou non intenter valablement une action en responsabilité contre l'exploitant en invoquant les dispositions de la Convention de Paris ou si les « organismes d'assurances sociales » auront ou non un droit de recours. Si oui, l'exploitant devra dans chaque cas répondre, que son assurance couvre ce point ou non. En vertu du principe souvent cité d'une couverture intégrale, cette responsabilité ne peut être exclue; qu'il y ait des recours directs ou indirects relève de la décision du juge.

Ceci vaut d'autant plus qu'il ne sera pas possible de souscrire une assurance distincte couvrant la responsabilité à l'égard du personnel en raison du cumul avec l'autre couverture R.C. nucléaire.

Enfin, on se rappellera encore que c'est non seulement l'exploitant mais aussi le transporteur et d'autres parties qui seront « assurés ». Si l'on exclut le « personnel de l'assuré », cette mesure visera également le personnel du transporteur et d'autres tiers, dans la mesure où ils pourront introduire un recours direct contre les assureurs. Il va de soi que la chose est totalement inacceptable pour les transporteurs et consorts.

L'élément central de ces considérations est qu'il faudra laisser au juge le soin de fixer qui sont les « tiers » pouvant réclamer un dédommagement au titre de la Convention de Paris. Cette conclusion implique en fait qu'il n'est pas nécessaire, ni d'ailleurs souhaitable, d'insérer dans la police une définition de la notion de « tiers »⁶²; ainsi, pour garantir la couverture intégrale de la responsabilité « en vertu de la Convention », les assureurs doivent à cet égard également se conformer entièrement à la décision du juge compétent.

LES EXCLUSIONS

Dans la partie qui précède, certaines observations ont déjà été faites au sujet d'exclusions à inscrire éventuellement dans la police et d'autres qui ne doivent pas y figurer.

On a examiné à la page 50 la nécessité d'exclure la couverture de la responsabilité pour des accidents survenus dans l'enceinte d'un réacteur. En effet, les assurances R.C. concernant des installations nucléaires fixes couvrent la responsabilité pour *tous* les accidents nucléaires⁶³ survenus sur le terrain de l'établissement. Au cas où un accident nucléaire serait provoqué par des combustibles nucléaires chargés sur un moyen de transport n'ayant pas encore quitté l'établissement, le dommage pourrait être mis à la charge aussi bien de la police de l'établissement (puisque'il s'agit d'un accident survenu sur le terrain de l'établissement) que de l'assurance R.C. transport (en vertu de la clause dite « de magasin à magasin »). Il en pourrait résulter naturellement un cumul d'indemnités, ce que l'exclusion en question tend précisément à éviter.

A la page 53, on a examiné les spécifications de la notion de « dommages aux biens » selon l'article 3(b)(i) et (ii) C.P. L'exception citée à l'article 3(b)(i) C.P. concerne « les biens qui sont détenus par l'exploitant, sous sa garde ou sous son contrôle, *au site de l'installation et en rapport avec l'exploitation de celle-ci* ». La raison de ces exceptions est que la responsabilité du dommage à de tels biens relève du même dénominateur commun que le risque que le propriétaire encourt pour ses propres marchandises; de la sorte, ces « biens sous sa garde » sont le plus souvent co-assurés en même temps et de la même manière que les biens propres par la police « dommages matériels » de l'établissement intéressé. Cette raison fait toutefois défaut en matière de responsabilité civile pour les accidents nucléaires survenus pendant le transport. En outre, la rédaction de l'article 3(b)(i) C.P. est limitative et, d'après les mots soulignés, ne vise que les biens qui se trouvent sur le site d'une installation nucléaire fixe. Une exclusion frappant les biens que l'assuré a sous sa garde, etc., ne se justifie donc pas non plus dans une police R.C. transport.

L'article 3(b)(ii) exclut de la responsabilité la responsabilité du dommage au navire transporteur; en vertu de l'article 7(c) C.P., chaque Etat contractant a toute liberté de stipuler dans la loi que cette exclusion ne s'appliquera pas. Il est évident que le risque de dommage au moyen de transport à bord duquel se trouvent les combustibles nucléaires est plus grand, en cas d'accident, que le risque de dommage aux biens de tiers; il en va ainsi quant au montant du

dommage. Le point de savoir si l'exploitant sera ou non responsable du dommage au navire transporteur influera dès lors certainement sur le montant de la prime. Si le pays dont l'exploitant responsable relève juridiquement exclut la responsabilité du dommage au navire transporteur, il ne peut y avoir d'objection à ce que la police exclue également cette responsabilité; cette exclusion n'est toutefois pas nécessaire puisqu'elle découle déjà de la loi⁶⁴). Cependant, si la loi applicable n'exclut pas cette responsabilité, des objections peuvent naturellement être élevées contre l'insertion d'une exclusion dans la police, à moins que celle-ci ne figure que dans le but de mettre les assureurs en mesure de fixer dans chaque cas la prime pour inclusion du risque en cause⁶⁵). L'exclusion devra alors pouvoir être éliminée contre paiement de la prime supplémentaire à fixer.

On peut voir, entre les biens de tiers se trouvant dans l'enceinte d'une installation nucléaire et d'autres biens de tiers chargés à bord du même navire que les combustibles nucléaires, une certaine similitude en ce sens qu'ils se trouvent dans le voisinage de l'objet du risque. Il ne fait aucun doute, qu'en vertu de la Convention de Paris, l'exploitant a à l'égard de ces marchandises la même responsabilité absolue qu'à l'égard de biens ne se trouvant pas à bord; il faut encore y ajouter la possibilité du recours du transporteur contre l'exploitant, si le transporteur est tenu pour responsable, en vertu des «Hague Rules», d'un éventuel dommage nucléaire subi par ces biens. Il serait superflu de s'attacher à démontrer que la responsabilité du dommage au «reste de la cargaison» ne peut être exclue.

En examinant la notion de «tiers», on a déjà expliqué pourquoi la responsabilité à l'égard du personnel de l'assuré et de parents de l'assuré ne peut être exclue. Même la responsabilité à l'égard de celui qui a causé le dommage intentionnellement ne peut être exclue. Encore que cette possibilité ne soit guère acceptable, l'exploitant (non fautif) doit, s'il est tenu pour responsable de ce dommage, pouvoir s'en faire indemniser au titre de la police⁶⁶). Bien qu'il soit d'usage d'exclure de la police R.C. normale un dommage causé intentionnellement, cette exclusion n'est pas souhaitable dans une police R.C. nucléaire. Une exclusion générale de cette portée toucherait ainsi, non seulement le «fautif», mais aussi d'autres assurés non fautifs puisque la police ne couvrirait pas le dommage comme tel (voir au surplus page 59).

L'article 9 C.P. stipule que l'exploitant n'est pas responsable du dommage causé par un accident nucléaire si cet accident est dû à des actes se situant juste en deçà de la notion de «molest» ou à des dommages causés par des «cataclysmes naturels de caractère exceptionnel». L'exclusion de la notion de «molest» est d'usage général dans les polices R.C.; bien que l'exploitant relevant de la Convention de Paris ne soit pas dans ces cas responsable (à condition que l'Etat contractant n'ait pas davantage limité l'exclusion visée à l'article 9 C.P. dans sa législation nationale), les assureurs voudront vraisemblablement faire intervenir cette exclusion, notamment en raison de la possibilité d'une responsabilité en vertu de la loi d'un Etat non contractant (voir chapitre 3, § 4(b), page 34).

L'exclusion de «cataclysmes naturels de caractère exceptionnel» est, contrairement à l'exclusion de «molest», inusuelle. En faisant appel à l'usage établi et au caractère axiomatique de l'exclusion (comme pour le «molest»), cette cause de dommage ne peut donc, elle non plus, être admise. Si un Etat contractant quelconque fait usage de son droit de ne pas insérer cette exclusion dans la législation nationale, l'exploitant peut être tenu pour responsable du dommage consécutif à de tels cataclysmes naturels. L'exploitant n'a pas dès lors, dans les cas de force majeure, une possibilité de dégagement. En vertu des dispositions du § 60 «Exposé des Motifs», il faudrait admettre qu'un exploitant peut devoir supporter cette responsabilité si la loi nationale du juge compétent en décide ainsi, que l'exclusion soit maintenue ou non dans la loi nationale du pays sur le territoire duquel se trouve le réacteur vers lequel ou duquel les combustibles nucléaires sont acheminés.

Au sujet de ce qui précède, il faut encore citer les paragraphes 16 et 48 de l'«Exposé des Motifs». Le § 16 signale que, lorsque l'exploitant est exonéré en vertu de l'article 9 C.P., on revient au droit commun, de sorte qu'il reste possible dans ce cas d'intenter une action en réparation par exemple du chef d'un acte illicite⁶⁷⁾.

D'après le libellé de l'article 9 C.P., où l'on parle de «dommages causés par un accident nucléaire si cet accident est dû à des actes ... etc.», il faut admettre que l'exclusion de «molest» et de cataclysmes naturels n'aura trait qu'à un dommage causé *directement* par lesdites circonstances. A cet égard, il importe que l'exclusion de «molest» figurant dans la police porte de même uniquement sur les conséquences directes et non, comme le font certaines polices R.C. habituelles, toutes les conséquences directes et indirectes du «molest», afin que la responsabilité du chef de «faute concomitante» reste couverte. Il importe en outre que la police donne de «molest» une définition absolument conforme à celle de l'article 9 C.P. C'est au juge compétent qu'il appartient d'établir si un acte ou une situation déterminés ressortissent ou non aux notions définies à l'article 9 C.P.; sinon, l'exploitant est responsable, et cette responsabilité doit être couverte.

Enfin, il convient encore de signaler l'exclusion généralement admise des amendes auxquelles l'assuré serait condamné en procédure pénale. Cette exclusion va de soi et doit donc être aussi reprise dans une police R.C. de transport nucléaire. Toutefois, les cautions parfois exigées et assignées en procédure civile pour garantir le montant de l'action litigieuse ne sont pas ici en cause. Après fixation du juste montant de l'objet de l'action, la caution tombe; dans le cas d'une caution afférente à une obligation de dédommagement couverte par la police, cette caution est aussi à la charge des assureurs.

En résumé, il semble qu'une police R.C. transport nucléaire ne puisse contenir que les exclusions suivantes, si l'on veut satisfaire aux impératifs de l'article 10(a) C.P. et au principe d'une couverture aussi totale que possible :

- (i) En cas d'accident nucléaire mettant en cause les combustibles nucléaires en question, dans la mesure où l'accident est survenu sur le site de l'installation nucléaire à laquelle les combustibles nucléaires sont destinés ou de laquelle ils sont expédiés.
- (ii) En cas de dommage ou de perte affectant le navire, à condition qu'il y ait possibilité d'éliminer l'exclusion contre paiement d'une prime supplémentaire.
- (iii) En cas d'accident nucléaire causé directement par «molest», au sens de l'article 9 C.P.

LES OBLIGATIONS DE L'ASSURÉ

Il va de soi que l'assuré a non seulement des droits (à réparation) mais aussi des obligations. Un principe d'application générale à cet égard est que l'assuré doit se comporter en bon père de famille, c'est-à-dire qu'il doit se conduire comme s'il n'était pas assuré. Cette obligation tacite, ainsi que certaines des obligations expresses, découlent du fait que l'assureur peut beaucoup moins encore que l'assuré même influencer sur l'«aventure» assurée et est fortement tributaire à cet égard de la façon de se comporter de l'assuré. Diverses obligations ont donc aussi pour but d'assurer que le risque effectivement encouru soit conforme à l'idée que les assureurs s'en sont faite et qu'ils sont prêts à assumer. D'autres obligations visent les mesures qui doivent être prises ou omises en cas de dommage pour assurer que les droits des assureurs ne soient pas lésés ou que leurs obligations ne soient pas aggravées.

Quelque justifiées qu'elles soient dans leur généralité, ces obligations doivent naturellement être telles que le preneur d'assurance et, dans la mesure où ces obligations les concernent également, les autres assurés aient le pouvoir d'y satisfaire et que l'acte à couvrir, à savoir le transport de

combustibles nucléaires, ne soit pas rendu impossible ou converti en une procédure impraticable. En fixant les impératifs, il convient dès lors de se demander si ceux-ci relèvent bien du cadre de l'opération entreprise.

Une telle règle s'applique tout particulièrement au transport par mer; il s'agit en fait ici d'une opération impliquant de nombreuses personnes (qui sont en même temps l'«assuré», dans la mesure où elles peuvent être tenues pour responsables) et dont l'«aventure» globale doit, forcément, échapper au contrôle tant de l'exploitant que du propriétaire du moyen de transport. Au surplus, dans la pratique, en vertu de la nature même de l'industrie du transport, où l'on a affaire tant à d'innombrables détenteurs de connaissances qu'à de nombreux tiers dispenseurs de services (arrimeurs, propriétaires de quais, d'installations de chargement et de déchargement, etc.), il se révélera impossible d'assurer de bonnes communications. Ces deux facteurs (nombre des intéressés et difficulté des communications) rendent impossible l'imposition de conditions obligatoires à d'autres que le preneur d'assurances, ou tout au moins l'attachement de sanctions au non-respect par les «co-assurés» des conditions fixées.

Ainsi qu'on l'a déjà exposé au chapitre III, § 5(b), il est permis au transporteur de s'écarter des «Hague Rules» qui sont par ailleurs d'ordre public, dans le transport de combustibles nucléaires. Le transporteur exigera dès lors, de même que pour toute autre cargaison «anormale», une «unqualified indemnity» (voir page 41). En conséquence, l'armateur refusera à coup sûr d'assurer le transport des combustibles nucléaires si des sanctions doivent jouer contre lui pour non-satisfaction aux conditions fixées par les assureurs, car la garantie n'est alors plus «unqualified». L'imposition de conditions déterminées aux transporteurs et aux autres co-assurés ou l'attachement de sanctions au non-respect de ces obligations pourraient donc avoir pour conséquence de rendre dans la pratique tout transport impossible.

Les assureurs pourront donc tout au plus obliger le preneur d'assurances à porter les conditions imposées, si la chose est raisonnablement possible compte tenu, en outre, des difficultés de communication, à la connaissance des co-assurés et inviter ces derniers à y satisfaire. Encore une fois, aucune sanction ne peut jamais être attachée au non-respect d'une telle invitation par l'un des co-assurés, que ce soit à l'endroit du preneur d'assurance ou à l'endroit des co-assurés. A cet égard, encore, les assureurs devront donc suivre le preneur d'assurance dans l'«aventure».

En résumé, on peut conclure que la non-satisfaction aux conditions imposées doit être excusée si elle échappe à la volonté et au pouvoir du *preneur d'assurance*. Ceci vaut également si le personnel du preneur d'assurance omet de suivre, sciemment ou non, les instructions du preneur d'assurance à cet égard.

Bien que le pouvoir du preneur d'assurance soit plus étendu dans le cas d'un transport à bord d'un navire lui appartenant, ce qui précède s'applique également tant en ce qui concerne des «tiers» dont l'exploitant-propriétaire du navire dépend aussi (arrimeurs, etc.) qu'en ce qui concerne le personnel de l'exploitant, dont fait partie en l'occurrence, du moins en fait, également le capitaine du navire transporteur. Il en va de même pour le transporteur, qui, à sa demande, est responsable aux lieu et place de l'exploitant (art. 4(e) C.P.).

Sans entrer plus avant dans les détails des exigences que pourraient formuler les assureurs, on notera que des dispositions concernant les points suivants peuvent être prévues :

- Conditions d'emballage et mesures de sécurité.
- Information au sujet de dommages ou d'incidents dont on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'ils donnent lieu à des dommages.
- Abstention de la reconnaissance de la responsabilité ou omission de l'examen des obligations de réparation, c'est-à-dire de la décision de procéder ou non et, en l'occurrence, de l'abandon de la conduite du procès aux assureurs⁶⁸).

Quelques dernières remarques porteront encore sur ce que l'on appelle les circonstances aggravant le risque. La convention d'assurance étant, plus que toute autre sorte de convention, basée sur l'extrême bonne foi, la règle générale est que l'assuré est tenu, sous peine de déchéance de l'assurance, de communiquer aux assureurs toutes les circonstances (ou celles qui doivent lui être connues) présentant une importance réelle pour le risque⁶⁹). Cette obligation ne vaut en général qu'avant la souscription de l'assurance. Si des faits réellement importants surviennent après la souscription de l'assurance, l'assuré ne doit pas, en général, les communiquer, à moins que la police ne contienne une disposition à cet effet, c'est-à-dire une obligation de signaler les circonstances aggravant le risque. La pratique à cet égard n'est pas la même sur tous les marchés de l'assurance transport⁷⁰). Il ne faut pas oublier (1) que le transport constitue un risque unique et dégressif et (2) que l'«aventure» échappe au pouvoir du preneur d'assurance. Si la circonstance aggravant le risque découle d'événements de mer ou s'y rapporte, ou si cette circonstance échappe à la volonté et au contrôle du preneur d'assurance, il est raisonnable de poser que l'assureur devra suivre, à cet égard également, l'assuré dans l'«aventure» assurée, en d'autres termes, que ces circonstances aggravant le risque doivent faire partie du risque supporté par l'assureur.

A cet égard, on notera encore que des changements d'itinéraires sont considérés non comme d'«importantes circonstances aggravant le risque», mais comme un changement de l'itinéraire décrit dans la police. A cet égard, on se reportera à l'étude du «voyage assuré» (pages 49 et suivantes).

Quoi qu'il en soit, si néanmoins l'assurance contient une disposition concernant des aggravations du risque survenues entre-temps, la couverture ne pourra jamais être remise en question. La couverture devra en toutes circonstances rester intégralement applicable.

Etant donné son importance, seule une de ces circonstances qui peuvent être considérées comme aggravant le risque sera étudiée ici; à savoir le cumul de plusieurs envois de combustibles nucléaires. Lors de l'étude de la «somme assurée» (pp. 47 et suivantes), ce point a déjà été largement discuté à propos de l'incidence de ce cumul sur la somme assurée, c'est-à-dire sur l'étendue du dédommagement. Se demander si les assureurs devraient, d'après des «critères généraux»⁶⁹) (pour autant qu'ils existent ! ?), exiger une prime supplémentaire parce qu'il y aurait à bord plus d'un envoi de combustibles nucléaires est une question subjective qui sort du cadre du présent rapport, une distinction devant au surplus être établie entre (a) les matières nucléaires visées à l'article 1(a)(v) C.P. et (b) les isotopes radio-actifs et l'uranium naturel, qui ne relèvent pas de la Convention (voir article 1(a)(iv) C.P.). On pourrait donc se demander si, au cas où les assureurs, nonobstant la couverture de l'article 5(b) C.P., verraient dans ce cumul une aggravation du risque, l'on songe uniquement aux matières nucléaires visées sous (a) ou aussi aux radio-isotopes visés sous (b).

Sans vouloir s'engager dans la réponse à cette question, on notera cependant ce qui suit :

- (i) le cumul des combustibles nucléaires et/ou d'autres matières radio-actives ne doit pas nécessairement survenir dans le port où les combustibles nucléaires à assurer sont mis à bord, mais peut se produire si, dans les ports de relâche, d'autres envois de matières radio-actives sont chargés à bord. Dans ce cas, l'aggravation du risque serait survenue entre-temps (voir page 58);
- (ii) les communications entre le siège de l'armateur et ses agents ou les entreprises de services (propriétaires de services de pilotage et d'autres installations portuaires) ne sont pas telles que l'armateur soit pleinement au courant de la cargaison présente à bord; celle-ci n'apparaît souvent que sur ce que l'on appelle le manifeste, sur lequel figurent tous les connaissements et les marchandises chargées à bord. La mesure dans laquelle ceci s'applique également à des matières radio-actives et à des combustibles nucléaires dépendra surtout des dispositions légales en vigueur dans ce domaine dans les différents ports de relâche⁷¹);

- (iii) selon la nature et l'activité des radio-isotopes à décharger, une autorisation de décharger est ou non nécessaire⁷²⁾; dans de nombreux cas, il suffit de se conformer simplement à certaines conditions en matière d'emballage et de mode d'arrimage⁷¹⁾;
- (iv) les effets de la couverture des « P & I Clubs » restent entiers dans le cas de déchargement de radio-isotopes ne relevant pas de la Convention (voir chapitre 1, § 4), de sorte qu'il n'y a pas à cet égard de règles particulières;
- (v) pour les radio-isotopes ne relevant pas de la Convention, il n'y a pas d'obligation d'assurance, il n'y a pas de responsabilité absolue et canalisée et il n'y a pas de responsabilité limitative.

Dans le cas de transport à bord d'un navire appartenant à l'exploitant ou affrété par lui, la question du cumul ne se pose naturellement pas.

DIVERS

Dans la partie qui précède, les aspects les plus importants de la police R.C. transport ont été passés en revue. Seuls quelques points généraux doivent encore être étudiés.

Etant donné qu'une police R.C. classique couvre la perte découlant d'un fait délictueux, le droit de subrogation ne joue généralement pas un grand rôle dans les assurances R.C. Le droit de subrogation est étroitement lié au principe d'indemnisation qui inspire l'assurance, car il a pour but d'empêcher que l'assuré perçoive une indemnisation à la fois de l'assurance et d'un tiers pour le même dommage.

Etant donné le caractère absolu, sans qu'il soit question de « faute » de l'exploitant responsable, de la responsabilité en matière d'accident nucléaire, le droit de subrogation joue un grand rôle dans la présente assurance. Alors qu'en cas de responsabilité civile « normale » il n'y a, dans la plupart des cas, aucune possibilité de recours, cette possibilité peut exister dans le cas de dommages provoqués par des accidents nucléaires, ne fût-ce que dans quelques cas.

En premier lieu, l'article 6(f)(i) donne à l'exploitant un droit de recours contre celui qui a causé le dommage intentionnellement. Bien que l'auteur d'un tel acte intentionnel, comme on l'a dit à propos de l'« assuré », ne puisse être considéré comme « assuré », les assureurs devront indemniser intégralement les défendeurs. Il importe donc que les assureurs puissent, après indemnisation, reprendre de l'exploitant le droit de recours contre l'auteur de l'acte.

La reprise par les assureurs du recours contre des tiers a été encore examinée à la page 48 lors de l'étude du recours contre des exploitants co-responsables en cas de cumul de transport et à la page 51 (ainsi qu'à la note 58) à propos de l'invocation par l'exploitant de la couverture du Price-Anderson Act.

Pour éviter toute incertitude quant aux effets du principe de subrogation, il semble souhaitable de prévoir ce droit expressément par une condition à cet effet dans la police, ou de convenir a priori de la possibilité d'une cession aux assureurs des droits de l'assuré.

D'une façon générale, la règle est qu'un assureur ne puisse se retourner contre son assuré ou réclamer à son assuré le montant de la réparation effectuée. Une exception à cette règle réside dans la disposition concernant un dommage subi par l'assureur par suite d'un préjudice fait à ses droits (par exemple, par la reconnaissance de la responsabilité, alors que seul l'assureur y est habilité). Cette possibilité doit être maintenue également dans une police R.C. transport nucléaire, sans préjudice d'ailleurs de l'argumentation ci-dessus en faveur du principe que la couverture (a) est au profit de l'assuré et (b) ne peut jamais être contestée.

Enfin, reste la question de la dénonciation prématurée de l'assurance. Dans beaucoup de polices R.C. générale figure une clause concernant la possibilité d'une expiration ou d'une résiliation anticipée. Dans une police R.C. transport, une telle disposition est toutefois inacceptable. En premier lieu, cette disposition serait en contradiction avec la clause expresse visée à l'article 10(b) C.P. (voir également § 50 «Exposé des motifs»). En second lieu, cette possibilité de résiliation serait contradictoire avec le principe universellement valable qui joue même pour le risque de «molest», qu'une assurance transport devient indénouçable dès que le voyage a commencé. Si pendant le transport apparaissent des circonstances que l'assuré connaissait ou devait connaître avant la souscription de l'assurance et qu'il a tués, ce qui, comme indiqué à la page 58, entraîne la nullité de l'assurance, le certificat délivré en vertu de l'article 4(d) C.P. conservera sa validité; dans ce cas, l'assureur a droit à indemnisation par le preneur d'assurance, comme visé à l'alinéa précédent.

(b) *Assurance en responsabilité résultant de garanties*

Ainsi qu'il est apparu au chapitre 3, § 5(b), les transporteurs exigeront assurément de l'exploitant qu'il leur délivre une garantie et qu'il assure les responsabilités en résultant. L'assurance de cette responsabilité contractuelle sera examinée dans le présent sous-paragraphe, mais seulement dans la mesure où elle s'écarte de l'assurance en responsabilité civile. A moins qu'en vertu de ce qui suit n'apparaisse le contraire, ce qui a été dit au paragraphe (a) vaut donc également en ce qui concerne la couverture de la responsabilité contractuelle examinée ici.

L'ASSURÉ

L'assurance étant souscrite pour couvrir les responsabilités assumées par l'exploitant en vertu de la garantie, cette assurance couvre en premier lieu les intérêts de l'exploitant, et celui-ci est donc, ici encore, le preneur d'assurance qui doit verser la prime.

La co-assurance expresse des tiers au profit de qui la garantie est délivrée est cependant, dans ce cas, encore plus importante, car, pour ce genre de responsabilité, le principe de la canalisation ne joue pas. Surtout, dans le cas de cette couverture également, les intéressés réclameront un droit autonome à indemnisation au titre de la police. Par ailleurs, le cercle des assurés ne doit naturellement pas s'étendre au-delà de ceux qui sont déjà intéressés par les garanties.

LA SOMME ASSURÉE

On ne s'occupera plus ici du montant de la somme assurée, car celle-ci dépend pour la plus large part de la capacité du marché (voir chapitre V).

Dans le cas de l'assurance d'une responsabilité contractuelle, une difficulté surgit du fait que l'article 5(b) C.P. ne sera pas applicable. Il n'y a donc pas, tout comme avant la ratification de la Convention de Paris, de réglementation légale concernant le cumul de transports. Par analogie avec ce qui a été dit à la page 49 au sujet de la situation précédant cette ratification, les assureurs voudront peut-être faire insérer également dans cette assurance une réglementation prévenant le cumul d'indemnisation excédant le montant de la somme assurée.

L'ÉTENDUE DE L'ASSURANCE

Alors que l'assurance R.C. pure et simple couvre la responsabilité qui découle de la loi, présumée connue de tous, l'assurance visée ici doit couvrir la responsabilité découlant de garanties connues des seules parties (transporteur et expéditeur ou destinataire). C'est pourquoi l'on comprend que les assureurs veuillent définir succinctement, dans la police, l'étendue de cette responsabilité. Cette étendue peut naturellement influencer aussi grandement sur le montant de la prime⁷³). Pour éviter tout malentendu, il est peut-être bon d'insérer dans la police, avec nom et date, la garantie à couvrir, ou de joindre à la police une copie de la garantie, à moins que les assureurs soient disposés à couvrir toute responsabilité contractuelle, quelle qu'en soit la dénomination, ce qui évidemment serait la solution idéale (voir page 74).

Par l'article 6(f)(iii) C.P., l'exploitant se voit accorder un droit de recours contre le transporteur si, et dans la mesure où, sa responsabilité se trouve engagée en vertu de l'article 7(e) C.P. pour un montant excédant celui qui est fixé, en ce qui le concerne, conformément à l'article 7(b) C.P., donc excédant en même temps la somme assurée en responsabilité civile par suite d'un accident nucléaire survenant au cours d'un transit effectué sans son consentement, c'est-à-dire pendant une déviation du voyage, à moins que celle-ci ait pour but le sauvetage de vies humaines ou qu'elle résulte de *circonstances échappant à la volonté du transporteur*. Bien que le risque que représente cette responsabilité accrue soit limité en raison des dispositions de l'article 7(f) C.P., à savoir que les dispositions de l'article 7(c) C.P. ne s'appliquent pas au transport par mer lorsque existe en vertu du droit international, un droit de passage inoffensif («innocent passage»), les transporteurs exigeront incontestablement ici encore, à cet égard, une garantie. En conséquence, l'assurance devra couvrir le risque d'une telle responsabilité accrue au-delà de la somme assurée en responsabilité civile.

En ce qui concerne les exclusions à insérer éventuellement dans la police, il est à remarquer que l'exclusion du dommage au navire (voir page 53) doit être écartée expressément si la garantie concerne également ce dommage.

* * *

Ainsi qu'on l'a déjà fait observer au § 1 du présent chapitre, une grande partie du risque découlant des garanties disparaît si les combustibles nucléaires sont transportés à bord d'un navire appartenant à l'exploitant ou d'un navire affrété par lui. Néanmoins, une couverture complémentaire reste nécessaire en ce qui concerne (a) des garanties au profit des arrimeurs, etc., et (b) la possibilité d'une responsabilité en vertu d'une convention de transport, si, et dans la mesure où, cette responsabilité excède le maximum visé à l'article 7(b) C.P. (ou la somme assurée à cet égard) (voir chapitre III, § 4(b), page 37). Ce qui précède vaut, pour cette assurance, *mutatis mutandis*.

3. Assurance contre dommage ou perte affectant les combustibles nucléaires

L'assurance contre le risque de responsabilité civile pendant le transport de combustibles nucléaires est réalisée surtout, à l'exception du marché anglais (voir chapitre V), par l'intermédiaire des pools d'assurance contre le risque atomique, et ce en raison de l'importance exigée des couvertures et de la possibilité du cumul. L'assurance contre le dommage matériel ou la perte affectant ces matières ne se distingue, par contre, pas de celle couvrant d'autres matières dangereuses ou non. Ces assurances ne sont dès lors pas souscrites auprès des pools mais sur le «marché libre».

Outre le risque de responsabilité de dommages occasionnés à des tiers, l'exploitant court le risque au dommage ou à la perte affectant les combustibles nucléaires par suite d'un accident pendant le transport. Dans le cas de transport de marchandises conventionnelles, ce risque est à la charge

de leur *propriétaire*. Bien que les «matières fissiles spéciales»³⁸⁾ soient la propriété de la Communauté (art. 86 du Traité de l'Euratom)⁷⁴⁾, le risque de dommage causé aux combustibles nucléaires ou de perte de ces combustibles sera indubitablement à la charge de l'exploitant¹¹⁵⁾. Ce n'est pas seulement le risque de dommage physique ou de perte qui est à la charge de l'exploitant, c'est aussi le risque de cotisation à l'avarie grosse au cas où un dommage est occasionné au navire et par/ou à la cargaison ou au cas où des frais sont consentis pour permettre de poursuivre la «common adventure» du navire, du fret et de la cargaison en cas d'accident (voir chapitre I, § 4). Si l'incident ayant donné lieu aux mesures A/G est un risque couvert par la police, la cotisation A/G sera, elle aussi, à la charge des assureurs.

Ainsi qu'on l'a déjà fait observer au paragraphe 1 du chapitre I, les couvertures assurant les marchandises, et donc aussi les combustibles nucléaires, présentent une grande variété. Elles vont d'une couverture très limitée (par ex., uniquement une perte totale) à une couverture très étendue (par exemple, tous dommages, y compris vices propres, etc.); les primes varient à l'avenant, ne fût-ce que par la différence, dont la prime dépend fortement, de la nature du bien. Pour des marchandises facilement exposées à un dommage, cette différence est plus grande que pour les marchandises qui le sont peu.

Qu'à cet égard, tant la nature de la marchandise que celle de l'emballage joue un grand rôle va de soi. Un autre facteur est aussi le point que les marchandises soient chargées sur le pont ou sous le pont⁷⁵⁾; en cas d'arrimage sur le pont il y a en outre le risque de rejet par-dessus bord en cas d'accident ou de danger immédiatement menaçant⁷⁶⁾. Un autre facteur important dans l'estimation du risque peut encore résider dans le nombre de fois que les marchandises doivent être chargées à bord ou en être déchargées; bien que les vues (subjectives) des divers assureurs puissent largement différer à cet égard, les auteurs du présent rapport estiment qu'au surplus les marchandises, et assurément les combustibles nucléaires irradiés emballés dans des containers très lourds, ne sont guère susceptibles de subir un dommage partiel, de sorte qu'en principe il ne pourra y avoir que peu de différence entre la «prime pour perte totale» et la prime pour une «couverture tous dommages».

La prime dépend aussi essentiellement du voyage à assurer. Aussi y aura-t-il une différence de prime entre l'assurance jusqu'au dernier port de déchargement et l'assurance jusqu'à destination à l'intérieur du pays. Pour éviter tout hiatus dans la couverture, pouvant résulter du fait que le dommage est survenu avant ou après l'arrivée au port de déchargement, le mieux est que la couverture coure jusqu'à la destination ultime et que la police soit transférée lors du transfert du risque⁷⁷⁾. Ceci vaut non seulement pour des combustibles expédiés par l'exploitant mais aussi pour des combustibles nucléaires qu'il reçoit. Dans ce cas, il est à recommander d'assurer les combustibles au départ de l'usine pour l'ensemble du transport⁷⁸⁾.

A côté de différences dans l'étendue de la couverture au sens général, il y a également des différences entre les conditions locales. Tous les Etats membres de la communauté connaissent toutefois la liberté contractuelle, et il arrive dès lors sur tous les marchés de la Communauté très souvent, sur les uns plus, sur les autres moins, que l'assurance ne soit pas aux conditions locales. Les conditions non locales de loin les plus fréquentes sont ce qu'on appelle les Institute Cargo Clauses du marché anglais; dans la pratique de ces clauses, le droit anglais est aussi déclaré applicable⁷⁹⁾. Ce système présente sur les conditions locales l'avantage que les clauses anglaises et le droit anglais sont connus dans le monde entier⁸⁰⁾, ce qui est très important, surtout dans le cas de transfert de la police comme visé ci-dessus. En outre, il faut songer à la possibilité de groupage d'envois de combustibles nucléaires provenant de plus d'un Etat membre, où l'avantage d'une couverture identique va de soi. Il est même possible d'assurer sous un seul contrat tous les envois groupés, ce qui présente certains avantages.

Bien que les combustibles nucléaires, eu égard à la nature de l'emballage, semblent fort peu susceptibles d'un dommage partiel, il est souhaitable de conclure l'assurance à des conditions aussi étendues que possible. C'est ici que se recommande les Institute Cargo Clauses (All Risks), ou même la couverture encore plus large «against all loss or damage whatsoever»⁸¹⁾. Anticipant sur quelques observations présentées par les divers assureurs des différents marchés locaux, on

notera qu'on est généralement pas disposé à étendre la couverture aux dommages découlant d'un vice propre des marchandises et de l'emballage. La contamination radio-active de l'extérieur de container par suite de vices de ce container ne serait donc pas couverte.

En ce qui concerne la couverture du risque de «molest» pour fait de guerre et de grève, c'est-à-dire de la perte ou du dommage résultant d'un état de guerre, etc., ou de l'action de grévistes et de travailleurs licenciés, etc., la couverture est possible aux conditions applicables au moment du chargement à bord (Institute War Clauses, Institute Strike Clauses ou d'autres conditions locales analogues) contre les primes en vigueur au moment du chargement à bord.

Quant à la couverture à accorder, les divers assureurs approchés⁸²⁾ font encore valoir ce qui suit :

ALLEMAGNE (R.F.)

Jusqu'à présent, on n'a pas encore voulu se prononcer définitivement sur l'application du droit anglais encore qu'on ne l'ait pas de prime abord nié. Aussi l'étude est-elle basée sur la pratique des Institute Cargo Clauses (All Risks) et Institute War and Strike Clauses, ce étant entendu qu'au surplus le droit allemand et les «Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen nebst Zusatzbedingungen für die Güterversicherung» seront applicables⁷⁹⁾. Si et dans la mesure où le droit allemand et les ADS sont applicables, les polices contiendront une clause stipulant que les marchandises, sauf accord express des assureurs, ne pourront être abandonnés aux assureurs ni les droits de l'assuré sur les marchandises transférées, par dérogation aux dispositions du § 91 ADS (conjointement avec celles des § 71 et 72 ADS). En cas d'application du droit anglais, cette disposition est superflue, étant donné les dispositions du Marine Insurance Act, 1906 concernant l'abandon (voir chapitre I, § 5).

En ce qui concerne la prime à calculer, on fait des distinctions (a) entre expédition par la côte Est et expédition par la côte Ouest de l'Amérique, (b) entre un voyage avec relâche dans les ports intermédiaires et un voyage sans relâche et (c) entre arrimage sur le pont et arrimage sous le pont⁸³⁾.

PAYS-BAS

Les assureurs néerlandais donnent la préférence à une assurance sur la base du droit anglais, notamment en ce qui concerne le point de l'abandon. On pose, en outre, comme condition que le navire satisfasse aux impératifs de ce qu'on appelle Institute Classification Clause, sauf convention complémentaire et prime supplémentaire éventuelle. Un des assureurs approchés voudrait poser la condition («warranty») : «warranted all safety measures, regarding transport of irradiated fuel, and in force at the time of transport⁸⁴⁾, being taken».

En ce qui concerne la prime à calculer, on ne fait en général⁸⁵⁾ une distinction qu'entre expédition par la côte Ouest et expédition par la côte Est de l'Amérique.

BELGIQUE

Les assureurs sont, sans plus, disposés à consentir l'assurance sur la base du droit anglais. La condition est l'exclusion de (a) vices propres et (b) abandon (qui au surplus ne doit pas nécessairement être exclu dans le droit anglais).

Tout comme aux Pays-Bas, la distinction dans la prime n'est faite qu'entre expédition par la côte Est et expédition par la côte Ouest de l'Amérique; pour le transport terrestre consécutif jusqu'à, par exemple Idaho Falls, on compte, comme aux Pays-Bas, dans les deux cas, la même prime supplémentaire⁸⁶⁾.

FRANCE

En ce qui concerne les conditions et le droit applicables, on estimait au premier abord qu'il n'y aurait pas de sens à pratiquer des conditions et un droit autres que français. On reconnaît toutefois que les conditions anglaises etc., en tant que «langues» internationalement connues, sont mieux connues que les conditions locales. Ceci vaut même entre les marchés des divers Etats membres de la Communauté.

De la couverture on doit en tout cas exclure (a) vices propres et (b) «les dérangements mécaniques à l'appareillage de refroidissement». On pose en outre la condition que l'expédition doit se faire dans des navires de 1^{ère} classe d'au moins 4 000 tonnes et que les transports doivent tenir compte des prescriptions de l'Agence Internationale de l'Energie Atomique de Vienne et de celles de l'U.S. Atomic Energy Commission.

Enfin, on établit la même distinction que sur les autres marchés en ce qui concerne la prime entre expédition par la côte Est et expédition par la côte Ouest, avec cette réserve que la prime pour le transport terrestre à partir de la côte Ouest est inférieure à la prime pour le transport de la côte Est jusqu'à Idaho Falls.

ITALIE

Les assureurs italiens préfèrent l'assurance sur la base du droit anglais et aux conditions anglaises; on a fait entendre qu'on suivra à tous égards le marché londonien.

MARCHÉ LONDONIEN

Le risque de vices propres devrait en tout cas être exclu. En ce qui concerne la différence de prime entre expédition par la côte Ouest et expédition par la côte Est de l'Amérique, on peut en dire la même chose que pour le marché français (abstraction faite des différences dans le niveau des primes).

* * *

Contrairement à la France et à l'Italie, les autres Etats membres de la Communauté admettent que leurs assurés souscrivent librement leurs assurances transport (à distinguer des assurances R.C. transport, voir chapitre V, § 3(b)) à l'étranger. Bien que la chose ne soit pas expressément défendue en France, le Ministère des Finances n'accorde pas à la plupart de ces cas l'autorisation de transférer les primes. Cette autorisation n'est accordée que si le marché français ne peut fournir de couverture. En Italie non plus le transfert des primes à l'étranger n'est pas autorisé, sauf si l'assurance n'est pas souscrite sur le marché local.

Bien que l'accent ait été mis, dans l'étude des divers marchés, sur l'assurance des combustibles nucléaires irradiés, les remarques qui ont été faites s'appliquent toutefois aussi, dans leur généralité, aux combustibles nucléaires non irradiés.

On a noté au début du présent paragraphe que les points de vue des divers assureurs semblent diverger fortement; ceci se manifeste notamment dans les primes offertes. Celles-ci varient d'environ 0,10 % à environ 1 % (voir davantage en cas d'arrimage sur le pont).

4. Assurance du navire

Lors de l'étude de l'assurance du navire au chapitre 1 B, § 2, il est apparu que sur quelques marchés de l'assurance, le risque nucléaire est entièrement exclu de l'assurance sur corps. Pourtant, même lorsque ce n'est pas le cas et que le navire est assuré aux conditions les plus larges possibles, y compris les Special Liner Clauses ou autres clauses analogues (voir page 10), on ne peut dire tout uniment que le risque nucléaire inhérent aux combustibles nucléaires transportés soit pleinement couvert. Il n'y a donc pleine certitude de présence de cette couverture que lorsque le risque nucléaire est expressément cité dans la police comme risque couvert. La non-insertion de l'exclusion du risque nucléaire ou la suppression de cette exclusion ne suffit donc pas.

Ainsi qu'on l'a déjà noté (page 44), il ne semble pas impossible d'obtenir cette couverture élargie, encore que dans le cadre de la présente étude on n'ait pu s'en faire une certitude absolue⁴⁰). Les assureurs des divers marchés ne doivent pas au surplus être unanimes à cet égard. On peut concevoir que de nombreux facteurs pourront influencer sur la décision des assureurs en la matière. Un de ces facteurs est indubitablement le point de savoir s'il s'agit d'un seul navire ou de toute une flotte (d'une compagnie d'armement de ligne), dont seules peut-être quelques unités transporteront effectivement les combustibles nucléaires. Un autre facteur important peut être le tonnage ou la valeur du navire.

La mesure dans laquelle le navire est assuré contre le risque nucléaire conditionnera l'étendue de la garantie exigée par le transporteur. En effet, lorsque le navire est assuré contre *tous* les dommages nucléaires, le transporteur n'a plus besoin d'aucune garantie en ce qui concerne les «dommages non couverts» (voir pages 42, 43 et 44).

En outre, la question de savoir si l'article 3(b)(ii) C.P. est applicable ou non a une grande importance pour la détermination de l'étendue de la responsabilité en général. Si l'exclusion visée à l'article 3(b)(ii) C.P., concernant le dommage causé au moyen de transport, est maintenue, l'exploitant ne pourra jamais être tenu d'indemniser la victime d'un tel dommage qui invoquerait la Convention. Si les assureurs ont également assuré le navire contre tous les risques nucléaires et qu'il n'existe aucune garantie pour les «dommages non couverts» en raison de ce qui a été dit à l'alinéa précédent, ils n'ont donc plus aucun recours contre l'exploitant. Le fait que la co-assurance de risques nucléaires n'implique pas la renonciation au recours n'a donc aucune importance dans le cas présent.

Même lorsque l'article 3(b)(ii) C.P. n'est pas applicable — et qu'un Etat contractant a fait usage du droit que lui reconnaît l'article 7(c) C.P. — la garantie concernant les «dommages non couverts» peut être rendue caduque, à condition que la police d'assurance sur corps couvre également tous les risques nucléaires⁸⁷); en effet, le transporteur peut alors obtenir un dédommagement de ses assureurs sur corps. Comme les assureurs sur corps ne renoncent jamais à exercer leur droit de recours, ils se retourneront dans ce cas contre l'exploitant après réparation du dommage subi par le propriétaire assuré du navire et après subrogation. Aussi, dans ce cas, l'étendue de la responsabilité de l'exploitant n'est-elle pas diminuée par le fait que le navire est assuré contre les dommages nucléaires : que l'armateur puisse se retourner contre l'exploitant ou que de tels recours appartiennent aux assureurs de l'armateur⁸⁸).

Il en va tout autrement si l'exploitant et le propriétaire ou l'affrètement du navire transporteur sont une seule et même personne. Si cet exploitant-armateur assure le navire à tous risques, y compris les risques nucléaires, les compagnies qui y ont consenti une telle assurance sur corps ne peuvent jamais avoir de recours contre l'exploitant, que les dispositions de l'article 3(b)(ii) C.P. soient applicables ou non. En effet, les assureurs ne peuvent se retourner contre leur propre assuré; il ne peut être question non plus de *responsabilité* de l'exploitant en raison de dommages subis par son *propre* navire.

S'il s'agit d'un navire affrété, deux possibilités peuvent se présenter : à savoir a) le propriétaire assure le navire ou b) l'affrètement (c'est-à-dire l'exploitant ou celui qui en son nom fait les expéditions et les groupes) souscrit l'assurance. Dans les deux cas, il importe que l'assurance

soit en tout état de cause conclue pour compte des deux parties; c'est-à-dire que tant le propriétaire que l'affrèteur seront cités dans la police en tant qu'assurés. Si, en vertu de la charte-partie, le propriétaire a la responsabilité de l'assurance, l'affrèteur fera bien de stipuler expressément qu'il doit être cité comme co-assuré dans la police sur corps et dans une éventuelle assurance des deniers du fret, afin d'exclure toute possibilité de recours de la part des assureurs en cause.

Au surplus, le mieux sera que l'affrèteur ait conclu toutes les assurances nécessaires, donc aussi celles intéressant le navire, afin d'être certain que les assurances se complètent bien, et ce surtout si le navire est loué non pour un voyage unique mais pour un temps déterminé, au titre d'une Time Charter.

Il n'est pas possible de reprendre dans le cadre d'une telle étude tous les aspects de la technique de l'assurance inhérents à l'affrètement d'un navire.

Les chartes-parties présentent des formes innombrables, avec des conditions divergentes. Aussi suffira-t-il de citer *a)* la possibilité de souscrire des assurances dites «Charterer's liability»⁸⁹⁾ et *b)* les trois principales formes de chartes-parties, à savoir :

- (i) Affrètement au voyage;
- (ii) Affrètement à temps;
- (iii) Affrètement coque nue.

Dans la mesure où il semble qu'il sera possible de souscrire des assurances «Charterer's liability» comprenant les risques nucléaires (voir chapitre 5, § 1), la remarque qui a déjà été faite au sujet de l'adaptation à l'assurance R.C. transport est encore plus importante.

A la page 44, on a déjà noté, dans la généralité, que la couverture du risque nucléaire par l'intermédiaire de l'assurance sur corps doit en pratique apparaître moins coûteuse que par l'intermédiaire de la garantie et de l'assurance en responsabilité. Ceci vaut surtout pour un navire affrété sur la base d'un affrètement à temps et qui sera utilisé pendant un temps plus long uniquement pour le transport de combustibles nucléaires. Pour une compagnie d'armement de ligne, qui affecte plusieurs unités de sa flotte au transport, se pose cette difficulté technique en matière de fret que la prime nécessaire pour l'inclusion du risque nucléaire est difficile à calculer. En effet, la prime (exprimée en argent) dépend de la valeur du navire; or, l'on ne sait pas à l'avance avec certitude quel sera le navire qui effectuera le transport. Il y a dès lors obstacle au calcul du fret; cette difficulté peut d'ailleurs exister aussi pour l'exploitant, qui doit s'assurer contre la responsabilité pour dommages au navire transporteur (responsabilité par une garantie). Dans ce cas également, le navire transporteur peut être chaque fois différent et il en sera donc de même pour la valeur; la prime correspondante peut varier dans chaque cas particulier en fonction des conditions dans lesquelles les assureurs assurent le risque de responsabilité.

En cas de groupements et d'expéditions par un seul et même bâtiment affrété, cette difficulté n'existe naturellement pas.

Enfin, au chapitre 1 B, § 3, on a discuté diverses «P & I liabilities». La mesure dans laquelle celle-ci existe également pour l'affrèteur dépend de la charte-partie et de l'assurance R.C. transport ou de l'assurance complémentaire (page 61). Dans la pratique classique, ces risques P & I sont couverts soit séparément, soit par une assurance «Charterer's liability».

V. POSSIBILITES DE COUVERTURE SUR LES DIVERS MARCHES DE L'ASSURANCE

Dans les chapitres précédents, on a étudié diverses sortes d'assurance, à savoir :

- (a) Assurance de la responsabilité de l'exploitant-expéditeur;
- (b) Assurance des intérêts de l'exploitant armateur ou de l'exploitant affréteur, comprenant :
 - (i) assurance du navire
 - (ii) assurance des risques « P & I » et des « charterer's liabilities ».
- (c) Assurance des combustibles nucléaires contre dommages ou pertes.

Une question importante est naturellement celle de savoir quels sont les marchés qui peuvent accepter ces assurances et quelles sont leurs caractéristiques, ou quelle est la capacité prévisible de ces marchés. Il faut, en outre, encore examiner les modalités possibles de l'assurance, lorsqu'il faut recourir à plus d'un marché. Enfin, quelques remarques peuvent être à juste titre introduites ici à cet égard en ce qui concerne les couvertures existant déjà sur les divers marchés.

1. Les marchés existants et leurs caractéristiques

Comme on le sait généralement, les assureurs de nombreux pays⁹⁰⁾ ont mobilisé leur capacité d'assurances des risques nucléaires inhérents à l'exploitation d'installations nucléaires en créant des « pools ». A ces pools les assureurs participants contribuent à raison d'un montant qu'ils sont prêts à risquer à cet égard, compte tenu de leurs réserves, de leurs capitaux et de leur politique en matière de signature et sans autre réassurance.

A l'exception du pool britannique, ces pools assurent, non seulement des installations nucléaires fixes, mais aussi le risque de responsabilités civiles pendant le transport. A cet égard, il est important de noter que l'on tient pour principe général que les assureurs membres des pools participent sur la base de leur propre capacité (c'est-à-dire sans réassurance) et que les réassurances n'interviendront qu'entre les divers pools. La conséquence en est que chaque pool n'accepte, en principe, que l'assurance des installations nucléaires sises sur le territoire du pays où ils ont leur domicile; on n'accepte d'assurer des installations « étrangères » que par réassurance auprès du pool national intéressé. Ceci vaut également pour les assurances R.C. transport, où, par conséquent, c'est la nationalité de l'exploitant responsable ou le pays où est installé le réacteur expéditeur ou destinataire qui compte.

Sur le marché anglais, les assureurs transport ainsi que les compagnies comme le Lloyd's, ont pour principe que l'assurance de la responsabilité pendant le transport relève du domaine de l'assurance transport⁹¹⁾. En conséquence, le pool britannique a dû prendre pour principe que assurance et réassurance de combustibles nucléaires à transporter outre-mer n'était pas de son ressort et qu'il devait dès lors s'en abstenir.

Les assureurs transport anglais se sont déclarés prêts à accepter les risques R.C. Pour se faire une idée des difficultés, la Lloyd's Insurance Broker's Association a mis sur pied ce qu'on appelle un « Master-slip », qu'ont signé tant les Lloyd's Underwriters que les Compagnies¹¹⁶⁾ sur la base de leurs capacités propres. Primes et conditions sont fixées par les 3 principaux Lloyd's Underwriters et trois compagnies, que suivent automatiquement tous les autres assureurs participants. La grande différence entre ces « Master-slip » et la pratique des « pools » réside dans le fait que tous les assureurs intéressés dans le « Master-slip » sont libres de se comporter selon

leur propre point de vue s'il n'y a pas possibilité d'accord avec les principaux assureurs. Ainsi est conservé le caractère d'un « marché libre »⁹²⁾.

Ce « Master-slip » est destiné en premier lieu à l'assurance de (i) le risque de dommages ou pertes affectant les combustibles nucléaires transportés et (ii) le risque R.C. visé sous (a) (voir l'introduction au présent chapitre). Les montants à assurer selon ce « Master-slip » sont (i) la valeur des combustibles nucléaires et (ii) 5 000 000 de livres en tant que responsabilité maximale par voyage. Le montant de 5 000 000 de livres majoré de la valeur des combustibles peut dès lors être complètement couvert sur le marché londonien⁹³⁾. Si la capacité n'est alors épuisée, ce qui n'est certainement pas improbable, les autres assurances visées sous (b), c'est-à-dire l'assurance du navire, des risques P & I et éventuellement des Charterer's Liabilities (voir chapitre IV, § 4), peuvent aussi être souscrites sur le marché londonien des transports. Notons encore à ce propos que l'assurance R.C. peut être conclue jusqu'à concurrence de £ 5 000 000, somme qui couvre également les dommages causés au navire transporteur. Cette inclusion entre surtout en ligne de compte pour les transports par navire de ligne, alors que, pour l'assurance sur corps visée au point (b)(i) — voir l'Introduction au présent chapitre —, ce sont surtout les navires appartenant à l'exploitant ou affrétés par lui qui entrent en ligne de compte. Toutefois, un armateur de navire de ligne n'aura en principe aucune difficulté — selon le montant de la couverture, etc. — à assurer le navire, y compris tous les risques nucléaires, sur le marché des assurances sur corps (donc indépendamment de l'assurance R.C. qui, comme nous l'avons dit, peut être conclue jusqu'à concurrence de £ 5 000 000). Dans ce cas, il existe deux possibilités de couverture, à savoir (a) une couverture qui, en tant que partie intégrante de la couverture R.C., peut être conclue jusqu'à concurrence de £ 5 000 000 et (b) une couverture constituant une extension de la police sur corps normale. Il n'est pas actuellement possible de procéder à une estimation de la capacité réelle du marché; celle-ci apparaîtra dans un cas concret.

Aux Etats-Unis d'Amérique, des pools ont également été constitués pour l'assurance des risques nucléaires. Ici l'on établit une distinction selon la nature des assurances (responsabilité ou dommages matériels) et selon la nature de l'activité des assureurs participants (« stock companies », ou « mutuals », ou « compagnies d'assurances mutuelles »). Les quatre pools ci-après ont ainsi été constitués :

- Responsabilités : Nuclear Energy Liability Insurance Association
(NELIA) des « stock companies »
Mutual Atomic Energy Liability Underwriters
(MAELU) des « mutuals »
- Dommages matériels : Nuclear Energy Property Insurance Association
(NEPIA) des « stock companies »
Mutual Atomic Energy Reinsurance Pool
(MAERP) des « mutuals ».

L'assurance de la responsabilité pendant le transport est du domaine de NELIA et MAELU. Anticipant sur une brève discussion des polices de ce pool au § 2 du présent chapitre, on notera que le système est tout à fait différent de celui pratiqué en Europe. En premier lieu, on connaît le « facility form » au nom d'un « licensee » (avec couverture omnium), selon lequel la couverture du transport est couverte pour des risques dont la couverture est imposée par le Price-Anderson Act dans la mesure où il s'agit d'un voyage sur le territoire américain. On connaît aussi le Supplier's and Transporter's form couvrant les polices R.C. transport pour des tiers autres que les « licensee's » (tels que « truckers », chemins de fer et autres transporteurs, arrimeurs et entrepôts); la couverture de cette police également est limitée au territoire américain.

En ce qui concerne le « domestic program » visé ci-dessus, les pools NELIA et MAELU collaborent absolument. La couverture ne peut être accordée en dehors des frontières territoriales des Etats-Unis et de leurs possessions, Porto-Rico et la zone du canal, au titre de ce « domestic program ». Dans ce cas, NELIA et MAELU ont mis au point des programmes distincts. Comme dans ce domaine ils ne se suivent pas automatiquement l'un l'autre, l'acceptation par NELIA n'engage pas MAELU, de sorte que, contrairement à ce qui est le cas pour le « domestic program »,

les 2 pools doivent être approchés séparément pour tout « foreign coverage ». La « Nuclear Liability Foreign Coverage Policy » (Supplier's and Transporter's Form) mise au point par NELIA ne peut être accordée qu'à des Américains; on ne pourrait, à moins d'arguments extrêmement convainquants, obtenir cette couverture directement pour des non-Américains.

Un fait important est que la couverture au titre de « Foreign Coverage » cesse lors du franchissement des limites territoriales. La capacité disponible pour ce « Foreign Coverage » l'étant également pour la réassurance, à des pools européens par exemple, cette réassurance cesse, elle aussi, aux limites territoriales (voir chapitre IV, § 2(a), page 50).

Alors que la capacité conjointe donnée à NELIA et MAELU en ce qui concerne le « Facility Form » s'élève à 60 000 000 \$ US, les disponibilités pour le « Foreign Coverage » ou la réassurance auprès de l'autre pool ne s'élève qu'à 15 000 000 \$ US (NELIA 10 000 000 \$; MAELU 5 000 000 \$).

La capacité du marché londonien en assurances de responsabilité couvrant les risques de transport s'élève, ainsi qu'on l'a déjà signalé, à £ 5 000 000, soit 14 000 000 d'unités de compte pour le moins (des assurances ont même été conclues jusqu'à concurrence de 15 000 000 \$ plus 10 % de « costs' clause », de sorte que la couverture totale accordée s'élève à 16 500 000 \$). La capacité de tous les pools européens et du pool japonais est légalement d'environ 6 500 000 unités de compte⁹⁴). La capacité totale de tous les pools (y compris les pools américains) et du marché londonien serait donc largement de 35 000 000 d'unités de compte, ce qui est en tout cas suffisant pour la couverture du montant maximal visé à l'article 7 C.P. Sur la base d'un maximum de 15 000 000 d'unités de compte, on devrait donc conclure qu'on peut disposer encore largement de 20 000 000 d'unités de compte pour la couverture de la responsabilité découlant de garanties (voir chapitre IV, § 2(b)). Ce n'est que dans la pratique, c'est-à-dire par un cas concret, que l'on pourra établir si ce montant sera également disponible en réalité. A cet égard, ce ne sont pas seulement des considérations sur l'extensibilité de la couverture (et donc la volonté d'acceptation du risque) qui joueront un rôle, ce sont aussi des considérations sur la technique de la réassurance, qu'on ne peut examiner ici plus avant.

L'importance, sans doute par suite de la valeur matérielle des combustibles nucléaires à transporter, des sommes de couverture exigées et la nécessité de répartir davantage le nombre relativement modeste des risques, ont rendu nécessaire une mobilisation de la capacité des marchés pour l'assurance des risques de responsabilité en matière de dommages occasionnés à des tiers. Cette nécessité découlait à la fois du manque d'expérience et de réserves suffisantes. Le manque d'expérience a principalement deux aspects, (a) la possibilité qu'il se passe quelque chose et (b) l'étendue du dommage occasionné dès qu'il s'est passé quelque chose.

Ces facteurs ne jouent qu'un rôle nul ou très minime en ce qui concerne le risque de dommages ou de pertes affectant des combustibles nucléaires même. En tout premier lieu, l'étendue du dommage est limitée à la valeur du bien; on ne peut jamais subir de dommages plus importants que la perte totale du bien. L'ignorance de l'étendue maximale du dommage ne joue donc guère de rôle.

L'ignorance des risques découlant de la nature des matières nucléaires ou inhérents à celles-ci joue également un rôle beaucoup plus restreint que dans le cas des assurances R.C. Tel est assurément le cas si des dommages découlant de la nature et du caractère du bien assuré (c'est-à-dire d'un « vice propre ») ne sont pas couverts (voir chapitre IV, § 3). En ce qui concerne les événements de mer courants, il y a pour les assureurs transport rien d'inusité à procéder, avant l'estimation des risques inhérents à des marchandises inconnues, à une comparaison avec les risques inhérents à des marchandises connues⁹⁵). Cette comparaison ne peut par contre être faite avec le risque R.C., puisque aucune marchandise classique connue (a) ne peut occasionner de dommages aussi étendus qu'on le suppose maintenant pour des matières nucléaires et (b) n'exige de couvertures aussi élevées.

Cette différence entre le risque de responsabilités et de risques de dommages ou pertes élimine la nécessité de créer des pools pour l'assurance de ce dernier risque (et au surplus le déconseille-t-on). Ainsi qu'on l'a déjà signalé au paragraphe 3 du chapitre IV, ces risques sont dès lors couverts sur le « marché libre »; ceci signifie que chaque assureur a individuellement sa propre estimation du risque et acceptera ou non l'assurance proposée.

2. Remarques sur quelques couvertures existantes

Les couvertures actuellement existantes qui peuvent présenter une certaine importance pour l'objectif du présent rapport sont celles qui existent aux Etats-Unis d'Amérique du Nord et celle que l'on peut obtenir sur le marché londonien. Une étude approfondie et exhaustive des conditions de police sortirait du cadre du présent rapport, aussi se contentera-t-on de quelques remarques sur les aspects les plus importants de la question.

Les pools européens — et notamment les pools des pays de la C.E.E. agissant en liaison avec le Centre d'Etudes de la Commission permanente du Risque atomique, du Comité européen des Assurances — ont, eux aussi, consacré beaucoup de temps et d'efforts à la mise au point d'une police transport R.C. Le texte de cette police n'étant pas encore entièrement définitif, nous ne pouvons malheureusement nous lancer dans une analyse des conditions de cette police⁹⁶.

(a) Couverture américaine

On a déjà souligné au chapitre III, § 3 la différence entre «licensees» et «contractors to the AEC's program»; aussi les «facility forms» font-ils également une différence entre «an indemnified nuclear facility» et les facilities «which are not required to maintain financial protection under the Price Anderson Act». Il importe guère de savoir dans quelles mesures cette différence influe sur la couverture du risque R.C. transport; ce qui compte, par contre, c'est que le «facility form» couvre le risque R.C. transport, pour autant que les marchandises se trouvent dans les limites territoriales des Etats-Unis. En tout cas, cette couverture existe pour des combustibles nucléaires, irradiés ou non, *provenant* d'une «indemnified facility»⁹⁷ à destination de tout autre lieu ou *destinés* à cette «indemnified facility», à condition qu'ils ne proviennent pas d'une autre «indemnified facility».

Etant donné l'optique typiquement «off-site property» du Price Anderson Act, optique présidant également aux «facility form», le transporteur occasionnant un accident «off-site» pour lequel il est responsable est couvert par le «facility form», même pour le dommage causé (par sa négligence) à son propre moyen de transport. Seul le dommage aux combustibles nucléaires transportés est exclu.

Le «Supplier's and Transporter's Form» se distingue à maints égards du «facility form» en ce qui concerne l'étendue de la couverture. En premier lieu, il n'offre pas de «couverture omnium». La couverture est limitée à la même catégorie de personnes qu'au titre d'une police R.C. générale classique (fonctionnaires, directeurs, actionnaires, associés); cette catégorie a encore été récemment élargie de façon «to include any other person or organization with respect to his legal responsibility, for damages because of bodily injury or property damage caused by the radioactive, toxic, explosive or other hazardous properties of nuclear material in the course of transportation, including handling and temporary storage incidental thereto, by or on behalf of the named insured».

En second lieu, le «Supplier's and Transporter's Form» est une assurance de *responsabilité* sans plus et ne présente donc pas comme le «facility form» de couvertures pour un «off-site property damage».

Les exclusions les plus importantes (tout au moins au sens du présent rapport) concernent :

- (a) la responsabilité que l'assuré assume par contract;
- (b) le dommage au reste de la cargaison à bord du moyen de transport;
- (c) le dommage au moyen de transport.

L'exclusion visée sous (a) peut le plus souvent être écartée contre paiement d'une prime supplémentaire en ce qui concerne la responsabilité du transporteur au titre de connaissances, etc. Ceci s'applique dès lors aussi naturellement à l'exclusion visée sous (b). Si l'assuré n'est pas le transporteur, l'exclusion (c) peut, elle aussi, être écartée contre une prime supplémentaire; celle-ci n'est toutefois pas possible pour le transporteur même.

Ainsi qu'on l'a déjà fait observer, une stricte distinction est établie en ce qui concerne le domaine de la couverture entre le « domestic coverage » et le « Foreign coverage » des « Supplier's and Transporter's Forms ». Tandis que le « domestic coverage » se limite au territoire des Etats-Unis, à leurs possessions, Poro-Rico et la zone du canal, le « Foreign coverage » exclut ces territoires (ainsi que le Canada et les pays se trouvant « derrière le rideau de fer ») précisément (voir également le chapitre IV, § 2(a), page 50).

Une autre différence encore est que le « domestic coverage » a pour base le « to pay on behalf », tandis que le « foreign coverage » est conclu sur la base d'une « indemnity »¹¹⁷; en d'autres termes, seule l'indemnisation de la perte subie par l'assuré constitue un critère.

Enfin, on notera encore que les « Supplier's and Transporter's Forms » ne connaissent pas davantage de maximum assuré par événement, mais bien un maximum applicable à la durée de l'assurance. En même temps, le cumul de transport fait l'objet d'une réglementation selon laquelle la responsabilité totale découlant de toutes les polices délivrées conjointement ne peut dépasser 10 000 000 \$ pour NELIA ou 5 000 000 \$ pour MAELU (voir chapitre IV, § 2(a), pages 47 et suivantes).

(b) Couverture londonienne

La base de la couverture au titre du « Master-slip » de la « Lloyd's Insurance Brokers' Association » est la couverture de la « liability which may arise from any cause whatsoever of the consignor and/or consignee and/or carrier, but excluding war ». Cette « liability » n'est pas limitée à la responsabilité découlant de la loi, mais s'étend également à la responsabilité découlant d'un accord, ou de garanties. Si donc l'exploitant-expéditeur doit accorder une garantie quant aux « restes de la cargaison » et à un dommage au navire transporteur, la responsabilité qui en découle est couverte. Il n'est même pas nécessaire de mentionner le texte de la ou des garanties (comparer page 61).

Il va de soi que ces garanties influenceront sur la prime; pour des exploitants qui possèdent ou affrètent un navire, et qui ne doivent donc pas accorder ces garanties (voir chapitre IV, § 1 et § 2(b)); cette prime sera dès lors plus faible que pour des exploitants qui transportent par navire de ligne. Il existera aussi une différence entre la prime due en cas de transport par navire de charge et la prime due en cas de transport par navire à passagers.

Comme c'est souvent le cas sur le marché londonien, cette couverture peut également être conclue sur la base d'un « open cover » selon lequel tous les transports sont automatiquement couverts dans le courant de l'année d'assurance. Une déclaration distincte, que ce soit avant ou que ce soit après, n'est pas nécessaire, seule est nécessaire une déclaration du nombre total une fois par mois, une fois par trimestre, ou une fois par an, en vue du calcul de la prime. Etant donné l'économie du travail administratif qui en découle aussi pour les assureurs, des réductions de prix considérables sont accordées, en fonction du nombre total d'expéditions par an. Il y a possibilité d'assurer sous un seul cover des combustibles nucléaires tant irradiés que non irradiés; dans ce cas, le nombre total d'expéditions de combustibles nucléaires irradiés et non irradiés est déterminant pour le montant de la réduction. La combinaison de combustibles nucléaires irradiés et non irradiés sous un seul cover permet ainsi d'atteindre plus tôt une certaine réduction. Par là également le groupage présente de grands avantages.

Les primes sont valables « world-wide », quel que soit le nombre de dommages, y compris tous « ranshipments as required ».

Bien que le transport par terre précédant ou suivant un transport par mer puisse être couvert, la police vise en premier lieu la couverture pendant le transport par mer. Si la police concernant l'établissement qui expédie ou reçoit des combustibles nucléaires couvre également le transport par terre (ainsi qu'il n'est pas inusuel en Angleterre, de même qu'aux Etats-Unis selon le précédent paragraphe), la couverture commence « on loading the goods onboard » et se termine « until safely discharged from the overseas vessel »⁹¹.

En tout cas, la police doit contenir une « Clause Paramount » stipulant « that the risk may not commence before the pools writing the land-transit are off risk and that the risk will cease as soon as pools are on risk again ».

3. Modalités d'assurance

(a) Co- assurance ou assurance-excédent

Le chapitre IV a étudié l'assurance en responsabilité civile et l'assurance en responsabilité découlant de garanties, comme si ces assurances étaient souscrites indépendamment l'une de l'autre et comme s'il s'agissait d'assurances totalement différentes. Ainsi qu'on l'a fait observer dans l'introduction au § 2(a) du présent chapitre, cette prémisse est posée indépendamment de la question de savoir si ces assurances doivent bien être souscrites indépendamment l'une de l'autre. On peut maintenant aborder la réponse à cette question.

La première question est de savoir si la conjonction de ces deux sortes d'assurances est possible, et l'on notera qu'il ne peut y avoir de conjonctions que dans la mesure où les deux polices couvrent les mêmes intérêts. La police qui couvre le risque de responsabilité *civile* couvre la responsabilité de l'exploitant/expéditeur découlant de la Convention de Paris, ou, avant la ratification de la Convention, la responsabilité selon la loi actuelle de toutes les parties intéressées au transport.

L'assurance de la responsabilité découlant de garanties couvre, tout au moins après la ratification de la Convention de Paris, précisément les responsabilités qui ne relèvent pas de l'application de cette Convention (voir chapitre III, § 5(b)). Le jumelage de cette assurance avec l'assurance en responsabilité *civile*, c'est-à-dire qu'une seule et même demande pourrait faire l'objet d'un recours au titre des deux polices, ne semble dès lors pas possible. Toutefois, tant que la Convention de Paris n'est pas ratifiée, on peut parler d'intérêts identiques, car la responsabilité civile n'est pas encore, dans ce cas, limitée.

Le jumelage d'assurances peut toujours donner lieu à de grandes difficultés, à moins que ne soient définis a priori les rapports entre les assureurs des polices jumelées. En fait, on peut souscrire les assurances selon deux modes divers, à savoir :

- (a) sur la base de la coassurance, c'est-à-dire que les assureurs de toutes les polices jumelées paient *chaque* dommage dans la proportion du montant qu'ils ont souscrit au total des sommes assurées.
- (b) sur la base de l'assurance excédent, c'est-à-dire que les assureurs de la première police (désignée comme assurance « premier risque ») paient intégralement le dommage à concurrence du montant souscrit par eux; l'excédent du dommage sur ce montant est payé par les assureurs de la seconde assurance (désignée comme « deuxième risque » ou premier excédent) également à concurrence du montant souscrit par eux. Cette deuxième assurance couvre alors un montant de en tant qu'excédent de montant de la première police. De la même façon, une deuxième et une troisième, etc. assurances excédents peuvent encore être souscrites⁹⁸).

Comme avant la ratification de la Convention de Paris, il est effectivement question d'une même sorte d'intérêt, permettant le jumelage, les assurances devront être souscrites selon l'une des deux formes précédentes. Etant donné le manque de rapports de marchés normaux pour les couvertures de risques nucléaires et eu égard au fait que de nombreux assureurs ne peuvent ou ne veulent souscrire aucune assurance excédent⁹⁸, l'assurance sur la base de la coassurance semble la seule possibilité permise.

Bien qu'après la ratification il ne puisse en effet être question d'un seul et même intérêt, peut-être la coassurance se recommande-t-elle aussi après la ratification de la Convention de Paris. En effet, si l'on souscrivait l'assurance en responsabilité civile auprès d'un groupe d'assureurs et celle découlant de garanties auprès d'un autre groupe, ce dernier groupe pourrait peut-être refuser la couverture en faisant valoir que la responsabilité découlant de garantie est moins intéressante. Cette considération est toutefois écartée si tous les assureurs sont en cause tant dans la responsabilité civile que dans la responsabilité contractuelle. Dans ce cas, les polices devront toutefois stipuler que, à concurrence du maximum prescrit par la loi (article 7 C.P.), l'assurance a trait en premier lieu à la couverture de la responsabilité visée à l'article 10 C.P. et à l'article 4(d) C.P., encore qu'on doive peut-être aussi tenir compte d'une éventuelle différence dans les conditions de police (voir chapitre IV, § 2).

Au surplus, ce sera toutefois la pratique, c'est-à-dire un cas concret et réel, qui indiquera de quelle façon les assurances peuvent le mieux être souscrites.

(b) Utilisation des possibilités des marchés existants

Il appert du § 1 du présent chapitre que les capacités totales des marchés existants s'élèvent au moins à 35 000 000 d'unités de compte. Il s'agit donc de savoir de quelle façon cette capacité peut le mieux être utilisée. Un point important à cet égard est de savoir dans quelle mesure les législations nationales des Etats membres de la Communauté ne s'opposent pas à l'utilisation de ces possibilités ou dans quelle mesure il est licite de souscrire des assurances à l'étranger. Cette question vaut d'ailleurs, non seulement pour l'assurance du risque R.C., mais aussi pour l'assurance du risque de dommages ou pertes affectant des combustibles nucléaires pendant le transport.

ALLEMAGNE (R.F.)

Dans la République fédérale d'Allemagne, il n'y a aucune liberté de souscrire des assurances à l'étranger, à l'exception des assurances sur corps et des assurances transport, à moins d'une autorisation spéciale à cet effet. S'il n'y a aucune possibilité d'obtenir cette couverture sur le marché allemand, ces autorisations sont alors en général accordées.

Par contre, les assurances transport peuvent être librement souscrites à l'étranger. Du côté allemand, on estime que les assurances R.C. transport ne relèveront pas à cet égard de la notion «assurance transport» et qu'elles seront par conséquent «aufsichtspflichtig». Font par ailleurs exception à cette règle les assurances souscrites par les armateurs pour la responsabilité en cas d'abordage et en matière de risques P & I.

On se reportera au surplus au § 2 «Deckungsvorsorge-Verordnung» (qui renvoie également au § 9 de cette «Verordnung»), selon lequel seules des assurances «bei einem in Geltungsbereich des Atomgesetzes zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherer» peuvent être envisagées. Enfin, tant dans Fischerhof (page 272) que Mattern-Raisch (page 162), il est dit que par «verze-keringsmarkt» (marché de l'assurance) on ne peut entendre que le marché allemand (principalement la «Deutsche Kernreaktor-Versicherungsgemeinschaft») renforcé par la réassurance.

PAYS-BAS

Aux Pays-Bas, on ne connaît aucune limitation, de sorte qu'on peut y souscrire librement à l'étranger tant des assurances transport que des assurances R.C.

BELGIQUE

La situation est identique à celle des Pays-Bas.

FRANCE

Bien qu'il ne soit pas interdit de souscrire des assurances à l'étranger, la pratique ne le permet toutefois pas, parce que le Ministère des Finances refuse en général d'accorder l'autorisation de transférer les primes à l'étranger. De telles autorisations ne sont accordées que dans la mesure où l'assurance ne peut être souscrite sur le marché français.

ITALIE

La situation en Italie est en fait identique à celle de la France.

A savoir dans quelle mesure il est possible et, pour l'assuré, souhaitable, de souscrire directement les assurances sur les divers marchés, à distinguer en marché européen, marché londonien et marché américain⁹⁹, et d'utiliser pleinement la capacité de tous les marchés au moyen de la réassurance¹⁰⁰ entre les pools intéressés (un seul pool acceptant le risque à 100 % et réassurant la partie qu'il ne souhaite pas pour son propre compte) est un point que seule la pratique pourra trancher effectivement. A cet égard on notera déjà que la réassurance par les pools sur le marché londonien ne semble guère possible en raison de la différence dans la structure et dans l'approche des problèmes (voir § 1 et § 2(b) de ce chapitre), alors que la réassurance sur le marché américain limite nécessairement la couverture⁹⁹.

L'intérêt pour l'assuré dépend en premier lieu des primes et conditions proposées par les divers marchés pour l'assurance directe. En outre, l'utilisation intégrale de la capacité disponible joue un grand rôle; il n'est pas impossible que cette capacité ne soit pleinement épuisée par la réassurance¹⁰¹. Si tel devait en effet être le cas, des assurances à souscrire directement sur la base de la coassurance (ou de l'assurance excédent, voir § 2(a) du présent chapitre) mériteraient la préférence.

Annexe I

CONVENTION COMPLEMENTAIRE

Etant donné la possibilité, si minime soit elle, qu'un accident nucléaire cause un dommage excédant la responsabilité maximale de l'exploitant fixée à 15 000 000 d'unités de compte conformément à la Convention de Paris en date du 29 juillet 1960, on a signé, le 31 janvier 1963, une « convention complémentaire »¹⁰²⁾, c.a.d. un complément à la Convention de Paris du 29 juillet 1960, par laquelle les Etats contractants accordent une garantie financière à concurrence d'un montant de 120 000 000 d'unités de compte après déduction du montant pour lequel l'exploitant a souscrit une assurance conformément à l'article 10 C.P. ou pour lequel il a fixé une autre sécurité financière. Dans l'étude qui suit, on examinera quelle sera l'incidence de cette « convention complémentaire » sur la responsabilité de l'exploitant expéditeur ou destinataire ou du transporteur et sur les assurances à souscrire.

Alors que la Convention de Paris limite en principe la responsabilité à 15 000 000 d'unités de compte, l'article 15 C.P. donne la possibilité à chaque partie contractante d'arrêter les règles qu'elle juge nécessaires pour relever ce montant disponible destiné à l'indemnisation du dommage subi. La « convention complémentaire » est une mesure commune au sens de l'article 15 C.P. des parties contractantes à cette « convention complémentaire » visant effectivement à relever ce montant (Voir le préambule de la Convention complémentaire).

D'après le plan de la Convention complémentaire, la Convention de Paris et la Convention complémentaire constituent un tout. En conséquence, la Convention complémentaire trouve son fondement juridique dans la Convention de Paris et toutes les dispositions de cette dernière convention s'appliquent également à la Convention complémentaire (Art. 1 C.C.).

Il résulte de l'article 3(c) C.C. qu'on peut interpréter de deux manières l'augmentation du montant alloué à la partie lésée. La première possibilité (art. 3(c)(i) C.C. est d'augmenter la responsabilité de l'exploitant jusqu'à 120 000 000 d'unités de compte, sous réserve toutefois que les indemnités supérieures au montant que cet exploitant est tenu d'assurer (ou pour lequel il doit constituer une autre garantie) ne seront exigibles que dans la mesure où l'exploitant est dédommagé en conséquence (Art. 3(d) C.C.). En ce qui concerne la seconde possibilité (Art. 3(c)(ii) C.C.), la responsabilité de l'exploitant reste limitée conformément aux dispositions de la Convention de Paris (au moins 5 000 000 d'unités de compte), la fraction excédentaire (jusqu'à concurrence de 120 000 000 d'unités de compte) étant alors réservée à des fins autres que pour la couverture de la responsabilité. L'application de cette dernière méthode a été néanmoins subordonnée à la condition qu'aucune dérogation ne sera commise aux règles de fond ou de procédure fixées par cette Convention complémentaire.

Le domaine d'application de la Convention complémentaire est défini à l'article 2 C.C.; le début en est libellé de façon à peu près aussi négative que l'article 2 C.P. en ce sens que cette Convention complémentaire ne s'applique qu'à des accidents nucléaires autres que ceux qui sont survenus sur les territoires d'un Etat non contractant. Par exception au principe général tant de la Convention de Paris que de la Convention complémentaire selon lequel le dédommagement de la partie lésée ne doit introduire aucune discrimination selon la nationalité et le domicile de la partie lésée, l'article 2(a)(ii) C.C. stipule que la Convention complémentaire ne s'applique à des dommages subis en « haute mer » que dans le cas de dommages subis par :

(a) des ressortissants d'un des Etats contractants de la Convention complémentaire¹⁰⁴⁾

- (b) des non ressortissants des Etats contractants, pour autant qu'ils se trouvent à bord d'un navire (ou d'un avion) enregistrés dans un des Etats contractants.

Au surplus, l'article 2(a)(i) C.C. stipule encore que cette Convention n'est valable que si la responsabilité repose, selon les règles de la Convention de Paris, sur l'exploitant d'une installation nucléaire orientée vers des applications pacifiques et figurant sur la liste citée à l'article 13 C.C.

En supposant ainsi que la Convention complémentaire s'applique également au transport de combustibles nucléaires, ce qui, à notre avis, est certainement le cas, la question est dès lors de savoir si, et, dans l'affirmative, dans quelle mesure, le transporteur pourrait encore avoir besoin d'une garantie que lui délivrerait l'exploitant-expéditeur, c'est-à-dire dans quelle mesure l'obligation d'une telle garantie peut encore être considérée comme raisonnable.

Avant d'aller plus loin, on évoquera les points suivants, dont il convient de tenir compte avant de répondre à cette question :

- (a) La Convention complémentaire n'a trait qu'à la responsabilité conforme aux dispositions de la Convention de Paris, dans la mesure où la Convention complémentaire ne réduit pas cette responsabilité (art. 1 C.C.). En d'autres termes, ceci s'applique à la nature, à la forme et à l'étendue du dédommagement et à la répartition équitable de ce dernier, conformément à l'article 11 C.P. A cet égard, l'article 11(b) C.C. stipule encore que le pays du juge compétent, si ce juge appartient à un pays autre que le pays de l'exploitant responsable, consultera avec l'Etat contractant sur le territoire duquel le réacteur de l'exploitant responsable est installé, et donnera à cet Etat contractant la possibilité d'intervenir dans la procédure et dans les négociations concernant l'indemnisation et la répartition de cette dernière. Il faut en outre supposer que néanmoins le droit national du juge compétent (art. 11 et art. 14 C.P.) sera en principe le seul droit applicable.
- (b) Si l'article 3(b)(ii) C.P. est resté en vigueur, la responsabilité du dommage causé au moyen de transport *n'est pas* non plus couverte par la Convention complémentaire. A cet égard, signalons encore, qu'en ce qui concerne l'octroi de fonds destinés à couvrir la fraction excédentaire de la somme visée à l'article 7(b) C.P. et à l'article 10(a) C.P., un Etat contractant ne peut opposer aux autres parties contractantes les dispositions qu'il a prises en exécution (notamment) de l'article 7(c) C.P. — qui prévoit la non-exclusion du moyen de transport de la responsabilité — que dans la mesure où ces autres parties contractantes y ont consenti (art. 14(b) C.C.).
- (c) L'article 2(a)(ii) C.C. stipule que le dommage doit avoir été subi :
- (1) sur le territoire d'un Etat contractant, ou
 - (2) en haute mer ou au-dessus de la haute mer, à bord d'un navire ou d'un aéronef immatriculé sur le territoire d'un Etat contractant, ou bien
 - (3) en haute mer ou au-dessus de la haute mer, par un ressortissant d'une partie contractante, à condition que, si le dommage concerne un navire ou un aéronef, ce navire ou cet aéronef soit immatriculé sur le territoire d'une telle partie contractante.

Il s'ensuit donc qu'en ce qui concerne les accidents survenus « en haute mer » une distinction est établie entre les dédommagements à accorder, cette distinction étant fondée soit sur la nationalité de la partie lésée, soit sur le pays dans lequel le navire est immatriculé. Signalons encore à cet égard qu'il est question du pays dans lequel le navire est immatriculé. Encore qu'il s'agisse du recours du transporteur contre l'exploitant au titre de l'article 6(d) C.P., la note 35 pose la question de savoir si c'est le lieu d'attache ou la nationalité du navire qui est déterminant.

Dans le cas présent, il n'y a toutefois aucun doute possible; les navires battant pavillon étranger (bon marché) ne relèvent de la définition de l'article 2(a)(ii) C.C., même si le siège principal de l'armateur en cause se trouve sur le territoire d'un Etat contractant.

- (d) L'article 3(d) C.C. stipule que l'exploitant ne peut être tenu de réparer le dommage excédant le montant visé à l'article 3(b)(i) C.C. que dans la mesure où des moyens financiers correspondants sont mis à sa disposition. Il en résulte, en fait, que l'exploitant ne peut être tenu pour responsable d'un montant supérieur dans les cas non tranchés par la Convention complémentaire. En d'autres termes, l'exploitant n'est tenu à indemnisation que dans la mesure où les fonds visés aux articles 3(b)(ii) et (iii) C.C.¹⁰⁷⁾ sont alloués. Tandis que l'exploitant est, en vertu de la Convention de Paris, responsable et tenu au paiement de dommages-intérêts, que ses assureurs l'aient ou non déjà remboursé, il ne doit, en vertu de cette Convention complémentaire, verser de dommages-intérêts que dans la mesure où il a été indemnisé par l'Etat. Ce dernier point ne vaut naturellement que pour le montant excédant sa responsabilité en vertu de la Convention de Paris; son obligation d'indemnisation en vertu de la Convention de Paris n'en est pas réduite. Cette réglementation s'applique uniquement au cas où la *responsabilité* de l'exploitant est majorée jusqu'à 120 000 000 d'unités de compte (art. 3(c)(i) C.C., contrairement à l'article 3(c)(ii) C.C.) (voir page 75).
- (e) D'après l'article 8 C.C., tout ayant droit¹⁰⁸⁾ au titre de la Convention complémentaire a droit à une indemnisation «intégrale», le contenu de la notion «d'intégralité» étant fixé par la législation nationale du juge compétent. Si le dommage total excède le montant de 120 000 000 d'unités de compte ou menace de l'excéder, toute partie contractante a le droit de fixer des critères de «répartition équitable» sans aucune discrimination de nationalité ou de domicile (sauf dispositions de l'article 2(a)(ii) C.C.). Des conditions spéciales au sens de l'article 15(b) C.P. ne peuvent toutefois être fixées (art. 3(e) C.C.) quant à l'indemnisation visée à l'article 3(b)(ii) et (iii) C.C.¹⁰⁷⁾.
- (f) L'article 5(b) C.P. règle le cumul de responsabilités, les responsabilités d'accidents nucléaires étant cumulées dans le cas d'installations fixes mais non dans le cas d'accidents survenus pendant le transport. L'article 4 C.C. stipule qu'il ne peut jamais y avoir cumul pour les Etats contractants et que ceux-ci n'indemnisent jamais au-delà de 120 000 000 d'unités de compte. En cas d'accidents nucléaires pendant le transport, auquel cas la «responsabilité Convention de Paris» ne peut non plus être cumulée, les Etats contractants indemnisent la différence entre 120 000 000 d'unités de compte et le maximum fixé à l'article 5(b) C.P., c'est-à-dire le maximum le plus élevé applicable à l'un des exploitants responsables. Ceci n'influence nullement le droit de recours entre les exploitants responsables (voir chapitre IV, § 2(a), page 46).

L'examen de la question de savoir si et dans quelle mesure le transporteur a encore besoin d'une garantie doit se faire sur la base des risques visés au chapitre III, § 5.

- (i) En ce qui concerne le recours contre l'exploitant en matière de la responsabilité au titre d'une des «conventions de transport» article 6(c) P.C., la question qui se pose en premier lieu est le point de savoir si, dans le cas où le transporteur n'a pas reçu d'indemnisation intégrale par dépassement du maximum visé à l'article 7 C.P., le transporteur (abstraction faite de sa nationalité) est l'ayant droit pour la partie non susceptible de recours, au sens de la Convention complémentaire. Cette question appelle les observations suivantes :
- (a) d'une manière générale, il faut considérer que la Convention complémentaire trouve son fondement juridique dans la Convention de Paris (voir point (a) de la page 76 et qu'elle est subordonnée aux dispositions de la Convention de Paris, sauf dispositions plus précises (article 1 C.C.);
- (b) l'article 2 C.C. parle de dommage «*subis* en pleine mer par un ressortissant» (article 2(a)(ii) C.C.; les montants payés par un armateur au titre d'une «convention de transport» en relèvent-ils, ou seul de dommage subi par ses propres marchandises est-il visé?¹⁰³⁾

(c) en vertu de l'article 2 C.C., la Convention complémentaire ne s'applique qu'à condition qu'un tribunal d'une des parties contractantes (de cette Convention complémentaire!) soit compétent au sens de l'article 13 C.P.; si l'on croit ce texte, la Convention complémentaire ne sera pas applicable lorsqu'un tribunal d'un Etat non contractant (même s'il est signataire de la Convention de Paris) est compétent en vertu de l'article 13 C.P.

Il résulte de ce qui précède, notamment du point (b), qu'il est impossible de répondre d'une manière concrète à la question de savoir si — et dans quelle mesure — le transporteur peut encore avoir besoin d'une garantie couvrant sa responsabilité au titre d'une quelconque « convention de transport », même s'il est satisfait à la réserve visée sous le point (c) en ce qui concerne la nationalité du juge compétent. Bien qu'on puisse assurément soutenir, en vertu des dispositions du point (i)(a), que le recours visé ici relève de la Convention complémentaire, il faudra, pour donner une réponse définitive à ce point, attendre qu'une jurisprudence se soit élaborée. Etant donné la possibilité qu'il ne soit pas satisfait à la réserve visée sous le point (c), il va de soi que le transporteur continuera à réclamer une garantie pour la partie non susceptible de recours de sa responsabilité au titre d'une « convention de transport ». A cela, il faut ajouter le fait que l'exploitant n'est pas tenu à indemnisation avant d'avoir été indemnisé par l'Etat (point (d) à la page 77).

- (ii) En ce qui concerne le recours contre l'exploitant pour les responsabilités que le transporteur a assumées au titre de garanties au profit des arrimeurs, la même question se pose que dans le cas de la Convention de Paris, à savoir si le transporteur a une possibilité de recours pour de telles responsabilités contractuelles. Si la réponse à cette question devait être négative, la même réponse négative devrait s'appliquer dans le cas de la Convention complémentaire. Si toutefois la réponse était affirmative (voir chapitre III, § 4(b)), il est raisonnable de supposer que le droit de recours couvre également les remboursements au titre de la Convention complémentaire, étant donné que cette Convention complémentaire trouve son fondement juridique dans la Convention de Paris, qui rend l'exploitant responsable pour *tout* dommage (voir page 37). En fait, les trois points (a) à (c) du sous-paragraphe (i) concernent tout autant la question de la responsabilité contractuelle. Pour les mêmes raisons que celles qui ont été citées au point (i), le transporteur pourra dès lors continuer à exiger une garantie, alors même que les responsabilités contractuelles relèvent en principe de la Convention.
- (iii) Si les dispositions de l'article 3(b)(ii) C.P. restent applicables (voir article 14 (b) C.C.), la responsabilité du dommage ou de la perte affectant le navire transporteur n'est naturellement non plus couverte par la Convention complémentaire; si, par contre, l'article 7(c) C.P. intervient (avec l'assentiment de toutes les parties contractantes), la responsabilité du dommage au moyen de transport relèvera aussi de la Convention complémentaire. Il semble raisonnable de penser que dans ce cas les transporteurs n'exigeront pas de garantie en la matière.
- (iv) Dans la mesure où le transporteur a, en vertu de l'article 6(c) ou 6 (d) C.P., un recours contre l'exploitant par suite d'une responsabilité en vertu du droit d'un Etat non contractant, ce recours, de même que dans les cas visés sous (i) et (ii), s'étendra également à la Convention complémentaire, avec d'ailleurs les mêmes réserves. Par conséquent, l'armateur continuera à exiger une garantie, même en ce qui concerne ce point.
- (v) Les dispositions de l'article 6(h) C.P. devront s'appliquer également à la Convention complémentaire; le transporteur pourra continuer à exiger une garantie pour couvrir la responsabilité à l'égard des membres de l'équipage.

Si le transport s'est effectué à bord d'un navire non enregistré dans un des Etats contractants, l'armateur ne serait en aucun cas, en vertu des dispositions de l'article 2(a)(ii), un ayant droit au bénéfice de la Convention complémentaire. Dans ce cas, le transporteur exigera sans aucun doute la garantie intégrale discutée au chapitre III du § 5(b). Avant tout, dès lors, non seulement n'a-t-il lui-même aucun droit de recours au-delà de la responsabilité visée par la Convention de Paris¹⁰⁹, mais les personnes se trouvant à bord ou les propriétaires de la cargaison se trouvant à bord n'auront aucun recours s'ils n'ont pas la nationalité de l'une des parties contractantes.

Ce qui précède a fait apparaître que la Convention complémentaire n'offre pas au transporteur une couverture suffisante; il devra nécessairement continuer à exiger une garantie. Bien qu'en théorie cette garantie doive aller moins loin que sans l'application de la Convention complémentaire (et que dès lors les risques découlant de la garantie soient réduits), on peut néanmoins sérieusement se demander si dans la pratique l'assurance couvrant cette garantie pourra faire l'objet d'une réduction de prime.

Au chapitre IV, § 2(b), on a discuté la garantie que le transporteur peut éventuellement exiger en ce qui concerne le recours que l'exploitant pourrait exercer contre lui, en vertu de l'article 6(f)(iii) C.P. Selon l'article 5(a) C.P., la partie contractante tenue, en vertu des articles 3(b)(ii) et (iii) et (f), à indemnisation se substitue à l'exploitant responsable quant à ses droits, en ce qui concerne le recours au titre de l'article 6(f) C.P. On peut certainement se demander dans quelle mesure l'exploitant pourra céder au détriment de cet Etat contractant le recours visé par l'article 6(f)(iii) C.P. Si la chose n'est pas possible, l'assurance couvrant la responsabilité découlant de la garantie devra continuer à couvrir le tout.

Alors que la «Freistellungsverpflichtung» de la République fédérale d'Allemagne vise également la lacune née de la différence entre une responsabilité par événement et une assurance par installation (ou en l'occurrence par voyage), la Convention complémentaire ne comble pas cette lacune.

C'est ce qui appert de la rédaction de l'article 3(b) C.C.; la deuxième tranche n'entre en jeu qu'après que la première tranche a été épuisée par événement, que les assureurs la couvrent réellement ou non. Par ailleurs, l'Etat qui aura donné son autorisation à l'exploitant et qui doit contrôler la validité de la garantie financière prévue à l'article 10 C.P. devra remplir les engagements internationaux qu'il a contractés au titre de la Convention de Paris et devra veiller également à ce que cette lacune soit comblée (§ 49 «Exposé des Motifs»).

Enfin, on mentionnera encore la réglementation de l'article 3(f) C.C. concernant la répartition des dépenses et intérêts qui, selon l'article 7(g) C.P., doivent être payés au-delà de la responsabilité maximale. L'on se rappellera que ces dépenses doivent être assurées pour un montant distinct, la responsabilité totale des assureurs ne pouvant excéder la somme assurée.

Ce qui précède s'applique au cas où l'exploitant/expéditeur et le transporteur sont des personnes différentes. Comme on l'a posé, notamment, au chapitre IV, § 2, l'exploitant doit aussi avoir, si l'exploitant/expéditeur et le transporteur sont une seule et même personne, une «couverture complémentaire» au-delà de l'assurance de sa «responsabilité civile». Cette «couverture complémentaire» vise (a) des garanties que l'exploitant/transporteur, tout comme un armateur normal, doit accorder aux arrimeurs, etc. et (b) la possibilité qu'il y ait responsabilité en vertu de (i) un droit quelconque d'un Etat non contractant, et (ii) une quelconque «convention de transport», dans la mesure où cette responsabilité excède le maximum visé à l'article 7(b) C.P. (voir chapitre III, § 4(b) et § 35 «Exposé des Motifs»).

Bien que la Convention complémentaire stipule que la responsabilité reste limitée à celle visée dans la Convention de Paris, et quant au montant, à celui visé à l'article 7 C.P., dans les cas où la Convention complémentaire ne donne pas de couverture (article 3(d) C.C.) une responsabilité allant au-delà de celle de la Convention de Paris reste possible, car cette responsabilité découle de la Convention de Paris même (article 6(b) C.P.). Eu égard à la discrimination établie à l'article 2(a)(ii) C.C., l'exploitant n'a toutefois aucune couverture si la partie lésée ne satisfait pas aux conditions fixées à l'article 2(a)(ii) C.C. En outre, il y a encore pour l'exploitant la possibilité qu'il ne soit pas satisfait à la condition de l'article 2(a) C.C. concernant le juge compétent, auquel cas la Convention complémentaire ne s'appliquerait pas.

Enfin, les réserves formulées pour le cas où l'exploitant/expéditeur et le transporteur sont des personnes différentes valent également en ce qui concerne les garanties au profit des arrimeurs, etc. Par conséquent, l'exploitant/transporteur continuera peut-être à sentir le besoin d'une «assurance complémentaire» en dépit de la «Convention complémentaire».

Annexe II

LA LOI ATOMIQUE ITALIENNE

Le 31 octobre 1962, le Sénat de la République italienne a approuvé un projet de loi concernant l'utilisation pacifique de l'énergie nucléaire. Cette loi a été signée le 31 décembre 1962 par le Président de la République et publiée dans le N° 27 de la «Gazzetta Ufficiale», en date du 30 janvier 1963.

Outre des dispositions administratives, la loi comprend un règlement concernant la responsabilité civile en cas d'accidents nucléaires; en principe, ce règlement est la même que celui de la Convention de Paris. Cette Convention ayant déjà été longuement commentée, nous nous contenterons, dans la suite de cet exposé, de mentionner les dispositions les plus importantes de cette loi et, le cas échéant, d'y ajouter éventuellement un commentaire. Signalons encore, pour la bonne règle, que nos considérations sont basées sur les traductions française et allemande de ladite loi.

Le règlement au sujet de la responsabilité figure au chapitre III (article 15 à 25 inclus) de la loi. Comme la Convention de Paris, la loi italienne met à la charge de l'exploitant d'un réacteur une responsabilité absolue, ce dernier ayant comme seules possibilités de se disculper, les actes en rapport avec un conflit armé et autres cas de risques d'émeutes, de mouvements populaires et de grèves, ainsi que les cataclysmes naturels de caractère exceptionnel (article 15). De la même manière, le plafond de la responsabilité est fixé à 3 150 millions de lires (environ 5 000 000 d'unités de compte) par événement (article 19). L'exploitant est tenu d'assurer ce montant ou de constituer à cet effet un cautionnement qui doit être approuvé par le Ministre de l'Industrie et du Commerce (article 21). En ce qui concerne le montant des dommages dépassent la somme assurée, l'Etat accordera, en vertu du 4^{ème} alinéa de l'article 19, une indemnité jusqu'à concurrence de 43 400 millions de lires (environ 70 000 000 d'unités de compte).

En ce qui concerne la responsabilité, il importe en outre de savoir : (a) que, pour les dommages causés aux personnes, la responsabilité est limitée à 30 millions de lires par personne et (b) qu'il n'y a jamais limitation de responsabilité lorsque l'exploitant (ou toute autre personne responsable) fait l'objet d'une condamnation pénale en rapport avec le fait qui a provoqué le dommage (article 19, 5^{ème} et 6^{ème} alinéa).

Toutefois, en ce qui concerne le transport de combustibles nucléaires, le règlement diffère de celui de la Convention de Paris. Aux termes de l'article 20, deuxième alinéa, la garantie financière (qu'il s'agisse d'une assurance ou de toute autre couverture) est à la charge de l'exploitant pour le compte duquel le transport est effectué, à moins que le transport ne soit effectué par un transporteur autorisé au sens de l'article 5 et que *ce dernier ne fournisse personnellement la garantie*¹¹⁸⁾.

A cet égard, il convient encore de noter qu'en cas de transport, l'exploitant est, aux termes du 1^{er} alinéa de l'article 16, responsable jusqu'au moment où les combustibles ont été transférés à d'autres personnes responsables au sens de cette loi, alors que le dernier alinéa de cet article stipule que l'exploitant est exonéré d'une telle responsabilité dans la mesure où le transport est effectué par un transporteur auquel la responsabilité a été transférée au titre de la loi. En outre, l'obligation de contracter une assurance (article 21) est également imposée au transporteur autorisé.

En ce qui concerne le transport à partir d'un pays étranger, ce sont surtout les articles 16, premier alinéa, et 20, troisième alinéa, qui présentent de l'importance. Aux termes de l'article 16(1), *littera (b)*, l'exploitant qui reçoit des combustibles nucléaires provenant de l'étranger doit en assumer la responsabilité dans les limites prévues par la loi, lorsque l'exploitant/expéditeur n'est pas responsable en vertu de sa législation nationale ou de conventions internationales (telles que la Convention de Paris). L'article 20(3) stipule que le transit ne peut être autorisé sans une pièce justificative prouvant qu'une garantie financière d'un montant minimum de 3 150 millions de liras a été constituée. Bien qu'il ne soit question ici que de trafic de transit, les mêmes dispositions s'appliqueront incontestablement, en vertu de la Convention de Paris (article 4 C.P.; notamment article 4(*d*) C.P.) dont l'Italie est cosignataire, au transport à destination de l'Italie à partir d'un des autres Etats membres de la Communauté.

La limitation de la responsabilité à 3 150 millions de liras ainsi que la fixation de la garantie de l'Etat à 43 400 millions de liras s'appliquent également, en vertu de l'article 20, au transport de combustibles nucléaires.

La loi italienne ne fait pas mention des dommages causés au moyen de transport (article 3(*b*)(ii) et article 7(*c*) C.P.), ni des effets des conventions internationales déjà existantes en matière de transports (article 6(*b*) C.P.). En ce qui concerne le premier point — dommages causés au moyen de transport —, il faudra, à notre avis, partir du principe que le moyen de transport ne tombe pas sous l'application de la loi. En effet, en vertu de ce qui précède, la personne responsable n'est pas l'exploitant mais le transporteur; toutefois le transporteur ne peut intenter contre lui-même une action en responsabilité. En d'autres termes, si l'on s'en tient à cette conception, il ne peut être question de responsabilité légale pour les dommages causés au moyen de transport¹¹⁹.

En ce qui concerne les autres conventions internationales en matière de transport — qui selon l'article 6(*b*) C.P. restent applicables — des dispositions expresses ne sont peut-être pas nécessaires suivant le droit italien. De toute manière, du point de vue du droit international privé, l'Italie sera liée à la disposition de l'article 6(*b*) C.P.

Enfin, signalons encore que :

- aux termes de l'article 5, le transport de combustibles nucléaires et de matières radio-actives doit être effectué par des entreprises de transports terrestres, maritimes et aériens autorisées par le Ministère de l'Industrie et du Commerce;
- aux termes de l'article 16, les règlements concernant la responsabilité portent sur le transport de combustibles nucléaires (parmi lesquels il faut ranger l'uranium naturel d'après la définition de l'article 1(*c*)) et de produits ou résidus radio-actifs (au sens de l'article 1(*iv*) C.P.);
- aux termes de l'article 23, les actions en dommages-intérêts se prescrivent par trois ans, à compter du jour où la personne lésée a eu connaissance du dommage; en tout cas, tout droit à réparation est frappé de déchéance à l'expiration d'un délai de 10 ans à compter de l'accident nucléaire en question.

Annexe III

SYNTHESE ET CONCLUSION

Au cours de l'étude de la responsabilité de l'exploitant/expéditeur et du transport, il est apparu que la canalisation de la responsabilité vers l'exploitant ne donne pas au transporteur de couverture satisfaisante. Même la Convention complémentaire ne semble pas constituer un palliatif à cet égard. Encore que pour le transporteur l'incidence de la responsabilité rémanente soit réduite avec ou sans convention complémentaire, le transporteur exigerait de l'exploitant/expéditeur une garantie «unqualified», avec une assurance aussi élevée que possible.

On a parlé des avantages, du point de vue de la technique des assurances, inhérents au transport de combustibles nucléaires par navire affrété ou par navire appartenant à l'exploitant, auquel cas il pourrait y avoir groupage de plusieurs expéditions. Que même dans ces cas une «assurance complémentaire» reste nécessaire, de considérables économies seront néanmoins réalisées sur le coût des assurances R.C.-transport. Ces économies découleront avant tout du fait qu'une seule assurance seulement doit être souscrite collectivement pour tous les envois groupés.

En ce qui concerne la capacité estimative du marché des assurances, évaluée à plus de 35 000 000 d'unités de compte pour le monde entier, il convient d'observer que cette estimation ne peut être que très approximative. Les possibilités d'acceptation des divers pools varient en fait considérablement pour ce que l'on appelle des risques «nationaux» et pour les risques «étrangers» (c'est-à-dire pour la réassurance auprès de pools étrangers). C'est ainsi que, par exemple, la capacité totale sera considérablement plus élevée si le pool allemand souscrit un risque transport au profit d'une installation allemande de réacteurs, que si le pool néerlandais accepte ce risque pour une installation située aux Pays-Bas. Au surplus, la technique de la réassurance peut aussi poser des problèmes qui influenceront sur les disponibilités totales. A cet égard, la réassurance directe, tout au moins auprès de pools non européens, pourrait être préférable à la réassurance auprès du pool national ayant accepté le risque.

Annexe IV

NOTES

1. La «warranty» la plus connue et la plus fréquente, en matière de chargement est celle qui interdit le transport de charbons indiens entre le 1^{er} mars et le 30 septembre (faisant partie des «Institute Warranties» de l'Institute of London Underwriters).
2. Pour autant qu'on sache, une telle «warranty» n'a encore jamais été demandée ni incorporée dans une police.
3. Le «fuel» visé ici ne doit pas être confondu avec le «nuclear fuel»; dans cette clause, il s'agit du combustible nécessaire à la propulsion du navire.
4. La notion de «constructive total loss» est, en termes généraux, définie comme suit à la section 60(1) du Marine Insurance Act, 1906 :

«Subject to any express provision in the policy, there is a constructive total loss where the subject-matter is reasonably abandoned on account of its actual total loss appearing to be unavoidable, or because it could not be preserved from actual total loss without an expenditure which would exceed its value when the expenditure had been incurred.»
5. Résidus de la séparation du U ou du Th métalliques à partir des minerais.
6. En contraste, on notera que les principales responsabilités, tels l'abordage et le dommage à la cargaison transportée, sont légalement limitées à un montant déterminé, les autres responsabilités étant considérées comme largement prévisibles.
7. La responsabilité du décès et du dommage physique n'est pas couverte par la police sur corps; ce risque, de même que le dernier quart si la police ne couvre que les trois quarts du dommage par abordage, est normalement (donc abstraction faite de l'exclusion en matière de transport de substances nucléaires) couvert par le P & I Club.
8. Le point de savoir si les assureurs peuvent rejeter la majoration du dommage A/G ou la cotisation A/G en vertu d'une exclusion du risque nucléaire dépend, entre autres, de l'application des doctrines de causalité, sur lesquelles on ne peut ici s'étendre.
9. En ce qui concerne les conditions allemandes, on se reportera à ce qui a été dit à la page 8.
10. (1) Convention de Bruxelles, en date du 23.9.1910 sur l'uniformisation de certaines règles en matière d'abordage;
(2) Convention de Bruxelles, en date du 25.8.1924 sur l'uniformisation de certaines règles en matière de connaissance (appelées «Hague Rules»).
11. Par exemple, le «Harter Act, 1893» américain concernant la responsabilité à l'égard de la cargaison transportée.
12. Les Etats-Unis ayant eux aussi ratifié en 1936 les «Hague Rules», ce «Harter Act» ne s'applique plus, depuis 1936, qu'au transport intérieur (transport côtier et transport par les Grands Lacs), avant le chargement à bord du navire de mer ou après le déchargement (article VII H.R.).

13. En ce qui concerne les Etats membres de la Communauté, la Convention de 1924 n'a été ratifiée que par la Belgique et la France, et celle de 1957 que par la France. Cette dernière Convention n'est pas encore entrée en vigueur.
 14. Les articles français, belges et néerlandais sont, en ce qui concerne leur portée, identiques, malgré certaines différences d'interprétation (surtout en matière de présomption de faute).
 15. L'article 2050 Codice Civile dit :

« Responsabilità per l'esercizio di attività pericolose Chiunque cagione danno ad altri nello svolgimento di un' attività pericolosa, per sua natura o per la natura dei mezzi adoperati, è tenuto al risarcimento, se non prova di avere adottato tutte le misure idonee a evitare il danno ».
 16. Ces articles stipulent que l'on est responsable, non seulement de ses propres actes, mais aussi des actes de personnes dont on a la responsabilité.
 17. « Zu den einer Anlage zugehörigen Einrichtungen oder Handlungen im angeführten Sinne gehört grundsätzlich auch die Eigenaufbewahrung von Kernbrennstoffen (Par. 6). Die Entscheidung der Frage, ob und unter welchen Voraussetzungen eine Aufbewahrung von Kernbrennstoffen, wenn sie räumlich von der Anlage getrennt erfolgt, aufhört, eine der Anlage zugehörige Einrichtung oder Handlung im Sinne des Par. 25 zu sein, wird der Rechtsprechung überlassen werden müssen, da sie nur jeweils nach den besonderen Umständen des Einzelfalls entschieden werden kann und sich deshalb einer generellen Regelung entzieht. Das gleiche gilt auch für die Frage der Beförderung von Kernbrennstoffen. »
 18. En ce qui concerne la responsabilité du « mittelbarer Besitzer » ou du « unmittelbarer Besitzer » au sens du § 26 AtG, voir les annotations marginales 7 et 8 du commentaire du § 26 AtG, par Fischerhof et l'annotation marginale 9 au § 26 AtG, par Mattern-Raisch.
 19. Dans la Revue « Versicherungswirtschaft », N° 18, du 15 septembre 1962, le Ministerrat Dr H. Weitnauer dit :

« Schwierigkeiten im Bereich des internationalen Privatrechts ergeben sich insoweit nicht, als die Schadenfälle durch internationale Konventionen geregelt werden und diese Konventionen für alle beteiligten Rechtsordnungen verbindlich sind. Wo es aber auf die Anwendung des nationalen Rechts ankommt, sind auch im Bereich unseres Gegenstandes die allgemeinen Regeln des internationalen Privatrechts zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang muss hier der Hinweis genügen, dass nach deutschem internationalen Privatrecht das deutsche Recht — einschliesslich des Atomhaftungsrechts — auf unerlaubte Handlungen (im weitesten Sinne) angewendet wird, sowohl wenn das schädigende Ereignis als auch wenn der schädigende Erfolg im deutschen Gebiet eintritt. Deutsches Recht findet im übrigen auch dann Anwendung, wenn eine unerlaubte Handlung an Bord eines die deutsche Flagge führenden Handelsschiffes auf hoher See begangen wird. »
- et encore :
- « Im übrigen ist noch zu bedenken, dass Par. 35 eine abdingbare, dem Vertragsrecht angehörende Vorschrift ist, die nach allgemeinen international-privat-rechtlichen Grundsätzen nur zur Anwendung kommen kann, wenn der Beförderungsvertrag zwischen dem Absender und dem Beförderer dem deutschen Recht unterliegt. »
20. D'après ce qui a été dit aux pages 26 et 27, il y a bien en Allemagne (R.F.) limitation de la responsabilité, mais seulement si la responsabilité est régie par le § 25 AtG.

21. Pour autant qu'on puisse en juger d'après le texte de la section 4(4) de « Nuclear Installations (Licensing & Insurance) Act. 1959 », il semblerait qu'au Royaume-Uni, la situation soit la même. C'est ce qui semblerait ressortir du dernier paragraphe de la section 4(4) :

« Provided that, where any such claim is duly established but is not one for the full satisfaction of which funds are required to be available by subsection (1) of section five of this Act or is made more than ten years after the relevant date aforesaid, the licensee shall not be required to make any payment in satisfaction of the claim unless or until Parliament has made provision such as to secure that the amount required to satisfy the claim or, if the claim is made within ten years of the relevant date aforesaid, so much of that amount as is not payable out of the said funds, will, if the licensee so requires, be reimbursed to the licensee by such means as Parliament may determine; and after the making of such provision no payment by way of settlement of the claim by agreement between the licensee and the claimant shall be made unless the Minister has approved the settlement. »

22. Selon Batten et Dinsdale, « there is an absolute or strict liability upon the owner of anything which is inherently dangerous, or which may become dangerous if it escapes. »

23. La théorie de la « strict liability » est pratiquement la même aux Etats-Unis que celle qui prévaut en Angleterre, et est basée sur le cas de droit anglais *Rylands v. Fletcher*. Cette théorie est résumée comme suit :

« One who maintains a condition, or engages in an activity, which involves a high degree of risk of harm to others, and is abnormal in the community and inappropriate to its surroundings, is strictly liable (i.e. liable without proof of negligence) for the harm which it causes. »

En 1938, cette doctrine est encore jugée applicable aux avions, mais cette interprétation a cependant été rejetée depuis peu (L.J. Matteson au « Forum on Ocean Transport of Radioactive Materials », 23.1.1962). Au surplus, on arriverait au même résultat que sur la base du cas *Rylands v. Fletcher* par la théorie *res ipsa loquitur* ou la théorie de la présomption. Il est fort douteux qu'une responsabilité absolue soit également valable de la même manière dans le cas d'installations moins dangereuses, par exemple dans la fabrication d'éléments combustibles; le degré de « responsabilité absolue » dépend de la mesure du risque. L'interprétation du juge joue ici un rôle souverain.

24. Le mot « entreprises » s'entend ici au sens de « operations » et non au sens de « bedrijven ».

25. L'assurance souscrite en secteur privé (auprès du pool *Nelia et Maelu*) couvre le risque « first loss », tandis que la couverture *Price-Anderson* couvre l'excédent de la somme assurée. L'indemnisation au titre du *Price-Anderson Act* n'intervient donc qu'après épuisement de l'assurance.

26. La seule exception à cet égard est celle du N.S. « Savannah » qui, en vertu d'une réglementation spéciale, bénéficie de la couverture de la loi, où qu'il se trouve dans le monde.

27. Extrait de la communication de M.F.X. Boylan au « Forum on ocean transport of radioactive materials », qui s'est tenue à New York le 23 janvier 1962 :

« Transporters should not overlook the possibility that they may be protected under an agreement of indemnification issued by the Atomic Energy Commission pursuant to the *Price-Anderson Act*. This Act empowers the commission to issue contracts of indemnification to its contractors and provides that such contracts shall extend to anyone else who may be liable with respect to incidents arising out of or in connection with the contractual activity. When the commission has decided to furnish such protection, it is afforded from the first dollar of loss.

Furthermore, under the private-licensee program, the commission has determined that it will require licensees operating reactors and critical facilities to furnish «financial protection» either in the form of private insurance, self-insurance or a combination of such measures, and will afford indemnity up to \$ 500 000 000 in excess of the financial protection required. By the terms of the Act, the financial protection and the government indemnity apply to anyone who may be liable.

Under the proposed form of indemnity agreement prepared by the Atomic Energy Commission, indemnity for incidents occurring during transportation within the territorial limits of the United States is afforded for trips to and from the licensed facility or site of contractual activity. A carrier engaging in such transportation will be a person indemnified under such agreements.»

28. La zone du Canal de Panama relevant du territoire des Etats-Unis, le Price-Anderson Act s'applique également dans ce territoire.

29. L'article IV (6) des Hague Rules dit :

«Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment where of the Carrier, master or agent of the Carrier has not consented with knowledge of their nature and character, . . . , and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment.»

30. Voir article «Die konventionelle Seeschiffahrt und das nukleare Risiko» du Ministerrat Dr H. Weitnauer dans la Revue «Versicherungswirtschaft», N° 18, du 15 septembre 1962.

31. Le § 25 AtG parle également de dommage physique ou de décès de personnes ou d'endommagement des biens par suite de «Kernspaltungsvorgang»; dans le cas visé ici, frais majorés par la seule présence des combustibles nucléaires, il est toutefois nullement question d'endommagement; on peut tout au plus parler de crainte des effets des rayons ionisants.

32. L'invocation d'une des conventions de transport peut comporter pour la partie lésée certains avantages, nonobstant la responsabilité absolue de l'exploitant par référence à la Convention de Paris. En premier lieu, il se peut qu'un seul événement ait pour conséquence un dommage tant classique que nucléaire. S'il y a ainsi confusion de dommages classique et nucléaire, il y a possibilité d'invocation du droit maritime normal, surtout s'il n'y a pas des difficultés en matière de charge de la preuve, pour la totalité du dommage. En second lieu, il se peut que (eu égard à une répartition équitable du dommage au sens de l'article 11 C.P.), le règlement définitif des poursuites entamées contre l'exploitant n'intervienne qu'au-delà de dix ans après que l'accident a eu lieu tandis que le règlement de poursuites au titre de convention de transport se fera généralement attendre beaucoup moins longtemps. En troisième lieu, la partie lésée pourra obtenir de l'armateur le plus souvent un décommagement intégral de ses droits, en vertu d'une telle convention de transport (tout au moins en supposant au préalable que la responsabilité maximale de l'armateur n'est pas également dépassée), alors que, en cas de dépassement du montant de la responsabilité maximale, il ne recevra de l'exploitant qu'une indemnisation partielle.

33. Ne pas confondre avec ce qui a été dit à l'article 6(f)(ii) C.P.; la convention citée dans cet article concerne un accord conclu par l'exploitant aux termes duquel sa responsabilité est limitée, et non un accord conclu par le transporteur.

34. Les conventions visées sous 1, 2 et 3 sont applicables, mais seules les conventions citées sous les points 1 et 3 ont été ratifiées par tous les Etats membres de la Communauté. La convention citée sous le point 2 n'a été ratifiée que par la Belgique et la France (en ce qui concerne les Etats membres).

35. Le critère visé à l'article 6(d) C.P. est le lieu où se trouve le siège principal du responsable. L'armateur dont le siège principal se trouve sur le territoire d'un Etat contractant, mais dont les navires battent pavillon étranger (bon marché), a-t-il un droit de recours dans le cas visé ici? En d'autres termes, est-ce le pays où se trouve le siège de direction ou le bureau principal, ou le pays où les navires sont enregistrés, qui compte?
36. L'article 6(e) C.P. donne au Conseil de l'Organisation, sous certaines conditions, le pouvoir de décider que le droit visé ici s'applique également à des transporteurs dont le siège principal se trouve sur le territoire d'un Etat contractant.
37. La contribution de la cargaison en Avarie Grosse, etc., n'est naturellement pas comprise.
38. Aux termes de l'article 197 du Traité d'Euratom, le terme «matières fissiles spéciales» désigne le plutonium 239, l'uranium 233, l'uranium enrichi en uranium 235 ou 233; tout produit contenant un ou plusieurs des isotopes ci-dessus et telles autres matières fissiles qui seront définies par le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission; toutefois, le terme «matières fissiles spéciales» ne s'applique pas aux matières brutes.
39. Du côté des armateurs, on pourrait peut-être formuler le vœu de voir accorder aux assureurs sur corps la possibilité d'un recours contre l'exploitant pour dommage nucléaire au navire transporteur, car un dommage nucléaire de cet ordre exercera une incidence défavorable sur la statistique des dommages du navire intéressé ou de la flotte de l'armateur en cause (il convient de noter que les primes sur corps sont largement dépendantes de la statistique des dommages du navire assuré ou de la flotte assurée). Etant donné qu'à cet égard, il n'y a toutefois pas de différence fondamentale entre une cargaison dangereuse et l'autre (d'autres marchandises dangereuses peuvent tout aussi bien grever la statistique), cette considération ne peut y jouer aucun rôle. Au surplus, une statistique défavorable n'est pratiquement jamais applicable à un cas isolé.
40. Etant donné que pour savoir si ce point ressortit effectivement au domaine des possibilités, une consultation des «commissions d'assurance sur corps» des divers marchés serait nécessaire et en l'absence de cas concrets ceci n'aurait aucun sens, la réponse à cette question ne peut être définitive.
41. A cet égard, le § 35 AtG dit :

«... , so hat der Bund diese Personen (i.e. l'exploitant e.a.) ..., von solchen Schadensersatzverpflichtungen freizustellen, soweit diese von der Deckungsvorsorge nicht gedeckt sind oder aus ihr nicht erfüllt werden können.»
42. Selon la «rule 14» de la West of England S.S. Owners' Protection & Indemnity Association, Ltd., seules sont exclues :

«Liabilities, costs or expenses arising out of or in consequence of the emission of ionising radiations from or the toxic, explosive or other hazardous properties of nuclear fuels... ».

Bien que «the toxic, explosive or other hazardous properties» ne puissent s'appliquer elles aussi qu'à des dommages classiques (c'est-à-dire sans suites nucléaires), les accidents classiques (par exemple, lorsque des marchandises tombent de la moufle de levage du chevalet ou de la grue, lors du chargement ou du déchargement) ne sont cependant pas tous exclus.
43. «Non couvert» au sens de «dans la mesure où il n'y a pas possibilité de recours au titre de la police sur corps» comme traité au chapitre III, § 5(b), page 44.
44. La caractéristique de toute «assurance», à la différence de la théorie des «jeux et paris», est le principe de l'indemnité, étroitement lié à son tour à la notion «des intérêts» que l'assuré doit avoir. Par «intérêt», l'on entend le dommage, évaluable en argent, par lequel l'assuré perd une partie de ses moyens ou est tenu à une dépense ou par lequel une faute naît à sa

charge ou lui devient exigible, ou par lequel disparaît ce qu'il aurait certainement obtenu dans d'autres circonstances (Molengraaff). La partie de ces moyens visée ici s'appelle «l'objet de l'assurance». Il faut en distinguer «l'objet exposé au risque», par lequel on entend la chose (ou personne) touchée par l'événement incertain et d'où découle le dommage chiffrable. Dans le cas d'une assurance R.C. transport, la «faute» qui peut naître est donc aussi «objet de l'assurance» et les combustibles nucléaires transportés sont «objets exposés aux risques».

45. Ce n'est que tant que la Convention de Paris n'est pas encore ratifiée et n'a pas encore reçu force de loi qu'une définition des principes stipulés dans la Convention peut être souhaitable. Peut-être suffirait-il toutefois de renvoyer simplement au texte de la Convention.
46. Un premier impératif de toute assurance est, ainsi que l'on a expliqué au point 44, que l'on ait «intérêt» dans l'objet de l'assurance. Bien que dans la Convention de Paris l'accent se soit fortement situé sur la protection d'une partie lésée, il convient de ne pas oublier que l'assurance comme telle est conçue pour la protection de cet intérêt, c'est-à-dire des moyens de l'exploitant. Ce n'est pas tant l'assurance elle-même que l'obligation légale de contracter une assurance qui donne la mesure de la protection du public. A cet égard, on peut établir une comparaison avec l'assurance R.C. obligatoire pour les automobiles.
47. Dans l'article 14 C.P., il est en effet stipulé qu'en vertu de la «loi nationale» ou de la «législation nationale», on entendra la loi ou la législation nationales du pays dont le juge est compétent en vertu de l'article 13 C.P.
48. Selon l'article 7(b) C.P., un Etat contractant peut fixer un maximum supérieur ou inférieur, *compte tenu des possibilités qu'a l'exploitant de contracter l'assurance imposée par l'article 10 C.P.* Les mots soulignés impliquent que les parties contractants ne peuvent faire usage de ce droit d'abaissement du montant maximal que s'il n'y a pas possibilité d'obtenir une assurance ou une autre garantie financière, tout au moins à des conditions raisonnables, à concurrence de 15 000 000 d'unités de compte. La Convention stipule au surplus une limite inférieure de 5 000 000 d'unités de compte à ce droit. Il est encore stipulé que si un Etat contractant fixe par la loi que les dispositions de l'article 3(b)(ii) C.P. ne sont pas applicables (en d'autres termes, si l'exploitant est responsable également du dommage au navire transporteur), le minimum disponible pour des tiers doit s'élever à 5 000 000 d'unités de compte.
49. Pour faire coïncider la somme assurée avec le maximum prévu par la Convention de Paris, il est nécessaire d'assurer de nouveau le montant du dommage, déduit de la somme assurée, contre paiement d'une prime. Cette restauration de la somme originellement assurée est cependant pour le moins quelque chose sur quoi l'assuré a des droits à faire valoir. Les assureurs se réservent la liberté de refuser cette restauration. Dans ce cas, il n'y a donc plus de couverture suffisante pour un nouvel accident survenant au même établissement ou pendant le même voyage et il n'est plus, en fait, satisfait à l'obligation découlant de l'article 10 C.P. Le paiement d'une prime pour la restauration de la somme originellement assurée se justifie parce que la prime originellement calculée était basée sur un seul remboursement du montant assuré.
50. L'indemnisation de l'assuré étant la chose primordiale, une réglementation limitative n'est valable que pour le cas où la protection légitime des intérêts des assureurs, comme dans le cas présent de cumul, où la capacité est dépassée, rend la chose absolument nécessaire. Si la réglementation s'appliquait également au cas où le dommage total ne dépasse pas la somme assurée la plus élevée, il ne pourrait en découler qu'un préjudice de l'assuré sans que les intérêts des assureurs doivent être protégés contre le cumul (qui n'existe alors pas). Les droits

contre des exploitants éventuellement coresponsables, découlant de la subrogation après indemnisation du dommage, constituent dans ce cas une protection suffisante des intérêts des assureurs seuls. En tout état de cause, les modalités d'indemnisation fixées dans la police ne changent rien au degré de responsabilité de l'assuré.

51. Dans les frais visés ici, il faudra comprendre les frais de procédure et de défense, de détermination du dommage, etc., ainsi que les frais d'opposition contre toutes réclamations non fondées.
52. Il est naturellement possible que l'assurance ne couvre pas la totalité du transport réel. Il arrive aussi dans le cas de l'assurance marchandises normales que l'assurance ne couvre que jusqu'à l'arrivée au port de déchargement, alors que les marchandises doivent poursuivre leur voyage au-delà jusqu'à leur destination définitive. Dans ce cas, c'est le port de déchargement, et non la destination définitive réelle, que la police considère comme lieu de destination. Il en va de même si l'assurance porte sur «le franchissement d'une frontière entre deux pays déterminés». Il faut naturellement comprendre ici encore le «lieu de destination selon la police».
53. Dans certaines polices, autres que les polices de transport, l'on trouve en fait la stipulation que le dommage (c'est-à-dire la conséquence et non la cause) soit survenu au cours de la période assurée (c'est notamment le cas pour les assurances en «products' liability»). Le critère pour les assurances transport, et ceci vaut tout particulièrement pour l'assurance R.C. transport nucléaire (à noter le délai de dix ans visé à l'article 8 C.P.), est cependant le moment auquel la cause du dommage a surgi.
54. Le texte de la «warehouse to warehouse clause» est le suivant :

«This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse at the place named in the policy for the commencement of the transit and continues until the goods are delivered to the Consignees' or other final warehouse at the destination named in the policy. In no case however shall the period of cover after completion of discharge oversee of the goods from the oversea vessel at the final port of discharge extend beyond 60 days.»

Le «Technical and Clauses Committee» du «Institute of London Underwriters» a élaboré une modification importante des Institute Cargo Clauses, dont la nouvelle version est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1963. Le nouveau libellé de la «warehouse to warehouse clause» est le suivant :

«This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse or place of storage at the place named in the policy for the commencement of the transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either on delivery

(a) to the consignee's or other final warehouse or place of storage at the destination named in the policy;

(b) to any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named in the policy, which the assured elect to use either

(i) for storage other than in the ordinary course of transit or

(ii) for allocation or distribution; or

(c) on the expiry of 60 days after completion of discharge oversee of the goods hereby insured from the oversea vessel at the final port of discharge

whichever shall first occur.

If, after discharge overside from the oversea vessel at the final vessel at the final port of discharge, but prior to termination of this insurance, the goods are to be forwarded to a destination other than to which they are insured hereunder, this insurance whilst remaining subject to termination as provided for above, shall not extend beyond the commencement of transit to such other destination.»

55. La Convention d'assurance sera en règle générale régie par le droit du pays où la police a été signée et remise, à moins que la police précise expressément qu'un autre droit sera applicable. En la matière, tous les Etats membres de la Communauté connaissent la liberté contractuelle absolue, de sorte qu'il est permis de déclarer applicable le droit de tout autre pays, avec cette réserve qu'on ne peut déroger aux dispositions obligatoirement prescrites dans la législation nationale. Il convient au surplus d'établir une distinction entre le droit applicable à la convention d'assurance et le droit régissant la responsabilité de l'assuré pour des dommages occasionnés à des tiers. Une convention d'assurance contre le risque R.C. assujetti au droit néerlandais peut (et doit!) couvrir la responsabilité, quel que soit le droit sur lequel cette responsabilité est basée.

56. Les dispositions légales concernant le voyage assuré ne sont en règle générale pas obligatoirement prescrites, de sorte que des dérogations sont possibles.

57. Les « Institute Cargo Clauses » stipulent à cet égard :

« Subject to the provisions of the foregoing Clause (c'est-à-dire de la « warehouse to warehouse clause » mentionnée au chapitre 49) and of Clause 3 (« termination of adventure ») this insurance shall remain in force during

(i) deviation, delay beyond the control of the Assured, forced discharge, re-shipment and transhipment

(ii) any other variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to shipowners or charterers under the contract of affreightment. »

La nouvelle version de cette clause, suivant immédiatement la nouvelle « warehouse to warehouse » cité au 49, est la suivante :

« This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for above and to the provisions of Clause 2 below) during delay beyond the control of the assured, any deviation, forced discharge, re-shipment or transhipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to shipowners or charterers under the contract of affreightment. »

58. Pour le cas où les droits après subrogation n'apparaîtraient pas effectifs à cet égard, il faut recommander de stipuler que soit l'assuré fasse tout d'abord valoir tous les droits contre l'exploitant de la « facility » au titre du Price-Anderson Act ou de polices éventuellement souscrites auprès de Nelia et Maelu, soit les assureurs n'accordent formellement aucune couverture et déclinent dès lors le dommage, mais accordent néanmoins à l'assuré une avance sans intérêt remboursable seulement au fur et à mesure que l'assuré (ou les assureurs eux-mêmes après cession des droits assurés) a pu faire valoir ses droits.

59. Comme exemple typique de réglementation spécifique à cet égard concernant la « R.C. nucléaire », on pourra citer la loi atomique allemande. Les § 28, 29, 30 et 31 AtG contiennent des dispositions très impératives en ce qui concerne les indemnisations à verser à des tiers. C'est ainsi que le versement d'une rente annuelle à des personnes est limité au maximum à 15 000 DM par an. La responsabilité en ce qui concerne des biens endommagés est limitée

à la «gemeine Wert» de ces biens, «gemeine Wert» s'entendant «der allgemeine Verkauflichkeitswert, der ein Gut gleicher Art und Güte ohne Berücksichtigung der besonderen Beziehungen der Beteiligten für jedermann hat» (Mattern-Raisch). Les dommages immatériels ne sont indemnisés que dans la mesure où ils n'excèdent pas cette «gemeine Wert».

60. Le texte français de l'article 3 C.P. parle de «dommage aux biens»; le mot «biens» n'étant toutefois pas limité à des objets matériels, la traduction néerlandaise authentique (Tractatenblad van het Koninkrijk der Nederlanden, année 1961, N° 27) parle de «schade toegebracht aan goederen of vermogen» («dommage subi par des objets ou par la fortune»). Ceci implique donc que l'on pourra très certainement être tenu pour responsable de «vermogensschaden» («pertes financières») de nature immatérielle (par exemple, manque à utiliser, manque à gagner brut, etc.). Dans le texte anglais également le mot «property» n'est pas limité à des objets matériels seulement (Batten & Dinsdale).
61. Les usages des divers marchés sont loin d'être identiques à cet égard. C'est ainsi qu'aux Pays-Bas les membres du personnel de l'assuré peuvent toujours être considérés comme des tiers dans le cadre d'assurances R.C. pour entreprises, et en Angleterre, jamais. Dans le domaine non nucléaire, la responsabilité à l'égard du personnel est en Angleterre, par exemple, couverte par des assurances distinctes «Employers' Liability».
62. Bien qu'il n'y ait en général aucune objection de principe à la stipulation que l'assuré même ne soit pas considéré comme un tiers, en cas d'assurance R.C. nucléaire, le «co-assuré» doit assurément être considéré comme un «tiers» par rapport à l'exploitant. Etant donné la «couverture-omnium» de l'assurance, l'exclusion de l'«assuré» (au lieu du seul preneur d'assurance) aurait, en l'absence d'une telle disposition au sujet des «co-assurés, de trop lourdes conséquences. Nul ne pouvant se retourner contre lui-même, ni faire valoir par devant le juge un tel recours contre soi-même, même l'exclusion du preneur d'assurance est en fait superflue. Toutefois, il reste souhaitable de stipuler que les assurés seront considérés comme «tiers» les uns par rapport aux autres.
63. Par ailleurs, la couverture est en général également limitée aux accidents nucléaires survenus sur le terrain; les polices en matière d'installations nucléaires ne couvrent donc pas la responsabilité en cas d'accidents nucléaires survenus en dehors du terrain (voir toutefois également la note 78).
64. D'après le § 60 «Exposé des Motifs», il y a deux exceptions à la règle selon laquelle le droit que doit appliquer le juge compétent est la lex fori. L'une de ces deux exceptions vise le point de savoir si l'exploitant est responsable ou non d'un dommage au navire transporteur. Le juge compétent devra donc trancher sur la base du droit applicable dans le pays de la juridiction duquel relève l'exploitant responsable. Il n'y aurait donc pas de risque que l'exploitant domicilié dans les pays A, où l'exception est maintenue, soit néanmoins tenu pour responsable d'un dommage au navire transporteur, en vertu du droit du pays B.
65. Le tonnage (et par conséquent la valeur) et la catégorie du navire peuvent exercer une influence sur le montant de la prime supplémentaire à fixer.
66. Le § 48 «Exposé des Motifs» dit à cet égard que le juge compétent décidera conformément à la loi nationale applicable, dans quelle mesure il sera tenu compte de la faute de la victime dans la fixation de l'indemnisation.
67. Dans la mesure où le droit normal est dans ces cas applicable, ni le principe de la canalisation, ni la limitation de la responsabilité trouvent leur application. Dès lors, seul le «fauteur» réel pourrait être considéré comme responsable.

68. S'il y a risque qu'une partie du dommage total ne soit pas couverte par la police, par exemple, en cas d'assurance d'un montant inférieur à la responsabilité maximale, ou en cas de responsabilité illimitée dans le cadre du droit actuel, le règlement des réclamations ou des poursuites doit se faire en accord avec l'assuré.
69. Un fait présente une importance réelle pour le risque si un assureur, selon les critères généraux, eût évalué le risque autrement s'il avait eu connaissance de ce fait, c'est-à-dire dès lors qu'il eût refusé d'accorder l'assurance, soit qu'il eût proposé une autre prime ou d'autres conditions.
70. Par exemple, selon les «Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen» allemandes, l'assureur est, dans certains cas, exonéré de son risque (§ 23 à 27 ADS); les polices souscrites par l'intermédiaire de courtiers stipulent plus souvent que l'assureur n'est jamais exonéré de son risque mais qu'il a seulement droit à une prime supplémentaire. Par contre, dans les polices françaises et belges, il n'y a, outre l'obligation générale de se comporter en bon père de famille, aucune obligation de communication de circonstances venant entre-temps aggraver le risque.
71. Voir publication de juillet 1961 de la Communauté européenne de l'Energie atomique : «Examen comparatif des législations dans la Communauté européenne» concernant le transport de matières radio-actives.
72. Selon la «Seefrachtenordnung» allemande du 12 décembre 1955, par exemple, le transport de radio-isotopes n'est subordonné à aucune autorisation à condition que soient respectées certaines prescriptions concernant l'activité maximale par colis et le nombre maximal de colis par volume.
73. C'est ainsi qu'il y a une grande différence selon que la garantie à couvrir concerne ou non le risque de dommage au navire transporteur (voir chapitre II, § 4).
74. Même si les combustibles nucléaires sont loués au titre d'un accord conclu entre la Communauté et la U.S. Atomic Energy Commission, l'exploitant est exposé à ce risque, les combustibles voyageant pour son compte et à ses risques. Si un événement quelconque devait conduire à la perte des combustibles, l'exploitant serait tenu d'en indemniser la U.S. Atomic Energy Commission pour leur valeur.
75. Bien qu'à première vue, il puisse sembler que les combustibles nucléaires, tout au moins les combustibles irradiés, doivent en raison du danger qu'ils présentent, être chargés sur le pont, il reste néanmoins possible que l'on préfère l'arrimage sous le pont. D'une part, l'énorme poids (containers allant jusqu'à 60 000 kg) joue ici un rôle, d'autre part, c'est précisément le danger inhérent aux marchandises. Lors d'arrimage sur le pont, le risque d'endommagement en cas, par exemple, d'abordage, est certainement plus grand qu'en cas d'arrimage sous le pont (par exemple, dans les «lower tweendecks» ou peut-être même dans les «deep-tanks»). C'est ainsi que la «Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen» allemande (Seefrachtordnung) stipule que les matières radio-actives doivent être chargées *sous* le pont (C II - 3 en classe IV b). Les autres dispositions (notamment celles qui concernent l'activité maximale) de cette «Seefrachtordnung» rendent obligatoire, pour le transport de combustibles nucléaires non irradiés ou irradiés, une autorisation spéciale, tant des autorités portuaires (§ 12 Seefrachtordnung) que du Physikalisch-Technische Bundesanstalt (§ 4 AtG); cette autorisation peut naturellement contenir des dispositions particulières quant aux modalités d'arrimage.
76. Reste à savoir si le rejet par-dessus bord de containers très lourds appartient au domaine des possibilités. Tout dépend de l'outillage du navire transporteur.
77. Les polices sur marchandises pendant le transport sont le plus souvent transférables, soit automatiquement, soit après endossement. Elles sont d'ailleurs souscrites «pour compte de celui à qui il paraîtra appartenir».

78. Bien que le présent rapport se limite à l'étude de transport par mer, c'est-à-dire du port de chargement au port de déchargement, l'étude des primes et conditions de l'assurance transport « normale » a porté sur l'ensemble du voyage, c'est-à-dire de « warehouse to warehouse » soit de l'établissement de réacteur à la « facility » en Amérique ou en Angleterre, ou vice versa. Ainsi qu'on l'a dit, il importe plus que le voyage, du moins en ce qui concerne l'assurance, ne soit pas fractionné.
79. Lors de l'application des conditions anglaises, l'applicabilité du droit anglais à l'ensemble de la Convention d'assurance doit être considérée comme un impératif; à défaut d'applicabilité du droit anglais, l'on risquerait de s'embarquer dans de grosses difficultés d'interprétation.
80. La conception anglaise de l'assurance de l'*aventure* plutôt que l'assurance des marchandises comporte, dans la couverture sur la base du droit anglais et des conditions anglaises, encore d'autres avantages quant à l'étendue de la couverture. Sans aller plus avant, ce qui nous entraînerait trop loin dans le cadre du présent rapport, on peut poser que cette base offre les plus larges possibilités de couverture.
81. D'après l'interprétation anglaise (sur la base de Dodwell de British Dominions General Insurance Co (1918), la condition que la cause du dommage soit « fortuitous in nature », comme dans les conditions « all risks », ne s'implique pas dans l'assurance contre « all loss or damage ». Il y a donc une différence entre « against all risks of loss or damage » et « against all loss or damage », notamment parce que cette dernière couvrirait également le vice propre.
82. Les assureurs qui ont été approchés quant aux possibilités de couverture ont naturellement été ceux que l'on peut considérer comme orientant les marchés intéressés et leur donnant le ton. Comme ces assurances, contrairement à la couverture R.C., sont souscrites sur le marché libre, contrairement aux pools pour l'assurance de risques atomiques, les remarques formulées n'impliquent pas que tous les assureurs seront unanimement du même avis. Des divergences à cet égard restent assurément possibles.
83. En cas d'arrimage sur le pont, la prime sera majorée de 100 %.
84. Il vaut mieux dans ce cas parler de « at the time of shipment ».
85. Un des assureurs approchés n'a pas non plus fait cette différence.
86. La même prime est donc calculée pour le transport par terre, qu'il s'effectue via la côte est (par exemple Charleston) ou par la côte ouest (par exemple San Francisco), c'est-à-dire sans qu'il soit tenu compte de ce que la route côte est — Idaho Falls est presque deux fois et demi aussi longue que la route côte ouest — Idaho Falls. Par contre, une prime plus élevée sera calculée pour le voyage maritime, plus long, vers la côte ouest.
87. Si l'article 3(b)(ii) C.P. ne s'applique pas et si l'exploitant est donc en principe responsable du dommage nucléaire au navire transporteur, l'armateur doit néanmoins, s'il n'est pas assuré pour le risque nucléaire, se procurer encore une garantie pour la partie du dommage que l'exploitant n'a pas à indemniser par suite de dépassement par le dommage total du montant maximal fixé à l'article 7 C.P. L'armateur n'est d'ailleurs dans ce cas dédommagé que pour une partie du dommage, conformément à la « répartition équitable » (article 11 C.P.) par décision du juge compétent.

Si toutefois son assurance sur corps couvre intégralement le risque nucléaire, l'armateur n'aura pas à recourir à une garantie étant donné que les assureurs l'indemnisent intégralement pour le dommage.
88. Dans ce qui précède, on n'a pas considéré le fait que les assurances sur corps prévoient en général une franchise ou risque propre. La franchise de 3 % stipulée dans le Institute Time Clauses, est dans de nombreux cas, surtout dans les grandes compagnies de lignes, remplacée par des risques propres élevés. La question qui se pose est de savoir si l'on peut raisonnablement escompter que les armateurs disposés à supporter eux-mêmes un risque propre pour

dommages classiques à concurrence d'un montant élevé voudront supporter de tels montants également pour les risques nucléaires, ou s'il est raisonnable qu'ils exigent pour les risques nucléaires une garantie pour le montant du risque propre. Une telle polémique sort du cadre du présent rapport, aussi aura-t-il suffi de signaler cette question.

89. Une assurance «charterer's liability» couvre, en bref, les responsabilités que l'affrèteur a assumées par la Charter-party.
90. Les six pays de l'Euratom (à l'exception du Luxembourg), la Suède, la Norvège, la Finlande, le Danemark, la Suisse, l'Autriche, le Royaume-Uni, la Turquie, l'Israël, l'Espagne, les Etats-Unis d'Amérique, le Canada, l'Afrique du Sud et le Japon.
91. Tout comme les autres pools, le pool britannique a le caractère d'un assureur n'assurant pas le transport; la différence entre assureur transport et assureur non transport, est, comme partout ailleurs, encore que dans une moindre mesure, très accentuée sur le marché anglais. Contrairement à ce qui se pratique sur le continent, l'assurance des transports terrestres n'est pas, à Londres, du domaine du «marine business», mais de celui de l'«Accident business». Le «Marine Department» limite ses activités en principe dès lors aux «marine adventures», c'est-à-dire aux aventures de la mer. En conséquence, le pool britannique peut s'occuper de transports s'effectuant exclusivement par terre. Toutefois, dès qu'une partie de ce transport se fait par mer, le risque doit être assuré, en dehors du pool, sur le «marine market», ce «marine market» acceptant alors aussi bien la partie maritime que la partie terrestre du transport.
92. Néanmoins, il est douteux, faute d'accord avec les principaux assureurs, qu'on puisse trouver assez d'assureurs ayant une importance propre et distincte pour que l'on puisse encore parler d'une capacité quelconque du marché.
93. Les assureurs du marché de Liverpool ont également adopté ce «slip».
94. Dans ce montant sont comprises 4 500 000 unités de compte représentant la capacité des pools des Etats membres de la Communauté.
95. Le transport d'objets lourds ou très lourds (tels que les containers remplis de combustibles nucléaires irradiés) n'est pas chose inconnue (on notera les locomotives, etc.). Les combustibles nucléaires eux-mêmes peuvent encore être comparés, par exemple, à d'autres métaux.
96. En Suède également existe déjà un texte de police qui a déjà été utilisé une ou plusieurs fois. Au surplus, le pool japonais dispose déjà également d'un texte type de police.
97. Par «indemnified facility», l'on entend une «facility which is required to furnish financial protection pursuant to the Price-Anderson Act» (Mr. F.X. Boylan, Forum on Ocean Transport of Radio-active Materials, New York, 23 janvier 1962).
98. Les assureurs-excédent étant exonérés des dommages qui restent inférieurs au montant de l'assurance premier risque, ces assurances-excédent peuvent être souscrites souvent pour des primes relativement basses. Il s'agit donc là d'une procédure qui n'est pas inusuelle dans le cas des risques R.C. classiques. Il convient cependant de noter à ce propos que de nombreux assureurs sont par principe adversaires des assurances-excédent.
99. Ainsi qu'on a déjà fait observer, le risque devra, en cas de couverture (soit sous forme d'assurance directe, soit sous forme de réassurance) sur le marché américain, expirer lors de la pénétration dans les eaux territoriales des Etats-Unis (voir page 51).
100. C'est par réassurance entre les pools que sera en tout cas le mieux épuisée la capacité à l'intérieur du marché européen. Peut-être le pool japonais pourrait-il aussi y être intéressé.

101. Ceci dépend en fait de la technique de réassurance suivie; dans de nombreux cas, un réassureur ne met pas sa capacité intégrale à disposition, mais il faut dépendre le montant qu'il doit accepter du montant que le cédant (c'est-à-dire l'assureur qui offre la réassurance) lui-même conserve net pour risque propre. Si le pool réassureur n'avait accepté qu'un montant égal à la sauvegarde propre du pool cédant, seule une part relativement modique de la capacité disponible totale sera couverte.
102. La « Convention complémentaire » a été signée par les six pays de la C.E.E. ainsi que par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, la Suède, la Norvège, le Danemark, l'Autriche, la Suisse et l'Espagne.
103. Pour illustrer le cas en question, nous donnerons l'exemple suivant : Un bateau naviguant sous le pavillon d'un Etat contractant a, par sa faute, eu un abordage en haute mer avec un bateau naviguant sous pavillon japonais. Le navire en faute avait à son bord des combustibles irradiés; par suite de la collision, le navire abordeur et le navire abordé ainsi que leurs cargaisons respectives, subirent des dommages nucléaires. Le montant total des dommages dépasse 15 000 000 d'unités de compte. L'action en dommages-intérêts intentée contre la navire abordeur vise également les dommages nucléaires occasionnés par l'abordage. Aux termes de l'article 6(e) C.P., l'armateur du navire responsable de la collision a un recours contre l'exploitant/expéditeur des combustibles nucléaires à raison des dommages nucléaires causés. Comme l'ensemble des dommages dépasse 15 000 000 d'unités de compte, une répartition équitable des dommages a lieu, de sorte que l'armateur n'est remboursé que d'une partie de la créance. Cet armateur qui, au point de vue de sa nationalité, satisfait aux critères de l'article 2(ii) C.C., a-t-il droit, aux termes de la Convention complémentaire, à une indemnité pour les dommages-intérêts alloués au titre d'une « convention de transport » à un « non-ayant droit » (en l'occurrence le navire japonais et sa cargaison)?
104. Il est naturellement fort possible qu'un Etat soit partie contractante à la Convention de Paris mais non à la Convention complémentaire. Sauf mention contraire, à l'annexe I, « Partie contractante » ne doit s'entendre que la partie contractante de la Convention complémentaire.
107. L'article 3(b) C.C. définit comme suit celui qui est responsable pour le montant total des 120 000 000 d'unités de compte :
- (i) jusqu'à concurrence d'au moins 5 000 000 d'unités de compte ou tout montant en plus que la responsabilité implique en vertu de l'article 7 C.P. :
les assureurs ou celui qui a fourni une autre sécurité financière;
 - (ii) entre le montant visé sous (i) et le montant de 70 000 000 d'unités de compte :
les fonds libérés par l'Etat contractant sur le territoire duquel se trouve l'installation de l'exploitant responsable;
 - (iii) de 70 000 000 à 120 000 000 d'unités de compte :
les Etats contractants conjointement selon une clé de répartition déterminée (article 12 C.C.).
108. Lorsqu'on détermine si une partie lésée quelconque est ou non un « ayant droit », au titre de la Convention complémentaire, il faut tenir compte de la discrimination que comporte l'article 2(a)(ii) C.C.
109. Le droit de recours au titre de l'article 6(c) C.P. revient à tout armateur quelle que soit sa nationalité.
110. En ce qui concerne la canalisation de la responsabilité sur l'exploitant, signalons encore que, lors de la signature de la Convention de Paris, la République fédérale d'Allemagne s'est réservé le droit de déterminer par une loi nationale les cas dans lesquels la responsabilité

est partagée entre l'exploitant et une autre personne, à condition que la responsabilité de cette personne soit entièrement couverte, même dans le cas d'actions en justice injustifiées, au moyen d'une assurance souscrite par l'exploitant ou de toute autre garantie financière.

111. Les P & I Clubs ont effectué une répartition par catégories qui ne doit pas être confondue avec, par exemple, la répartition de l'A.I.E.A. à Vienne. Les catégories établies par les P & I Clubs sont les suivantes :

Class (i) : Natural uranium and thorium ores and concentrates, natural uranium and thorium metals, sludges and «throw-away wastes» produced by the processing of such ores.

Class (ii) : Radio Isotopes

Class (iii) : Fissile Materials (not irradiated)

Class (iv) : Irradiated Nuclear Fuel or Waste

N.B. Par l'expression «throw-away waste» mentionnée à la classe (i), on entend le résidu qui subsiste après transformation des minerais d'uranium et de thorium.

112. Pour les navires de ligne, le calcul de la prime supplémentaire due pour l'extension de la couverture au titre de l'assurance sur corps (avec tous les risques nucléaires) soulève en effet une grave difficulté technique sur le plan du fret. Les navires d'une compagnie de vaisseaux de ligne n'ont pas tous la même valeur, alors que la prime supplémentaire est directement proportionnelle à la valeur. La prime à calculer — qui grève dans sa totalité l'envoi de combustible nucléaire — varie donc avec la valeur du navire. Comme on ne peut jamais connaître par avance le navire qui transportera la marchandise, il est impossible de tenir compte, par avance, de la prime supplémentaire dans le calcul du fret; en d'autres termes, le fret dépendra de la valeur du navire transporteur.

113. On entend par «fortune de mer» en général non seulement les risques typiques de la mer, comme la tempête, l'échouement et l'abordage, mais aussi l'incendie et l'explosion (comparer par exemple Sect. 3 Marine Insurance Act, 1906 ainsi que l'article 638 du Code de Commerce néerlandais.

114. La question de savoir si — et dans quelle mesure — le terme «dommage matériel» comporte une limitation dépend de la pratique et de l'interprétation juridique de ce terme dans un pays déterminé. Sous ce rapport également, il existe des différences entre les divers pays.

115. Soulignons encore à ce propos les dispositions de l'article 89(2) du Traité d'Euratom :

« Les variations de valeur affectant les quantités de matières fissiles spéciales sont traduites en comptabilité (c'est-à-dire inscrites dans le «compte financier des matières fissiles spéciales» qui doit être tenu par l'Agence), de telle sorte qu'elles ne puissent donner lieu à aucune perte et à aucun bénéfice pour la Communauté. Les risques sont à la charge ou au profit des détenteurs. »

116. Le marché anglais comprend, d'une part, le «Lloyd's» et, d'autre part, les «Compagnies». Alors qu'en fait les «Compagnies» ne diffèrent pas des compagnies d'assurance du continent, la structure du «Lloyd's» est essentiellement différente. Le terme «Lloyd's» n'est en réalité que le nom collectif de compagnies *individuelles* exerçant la profession d'assureur en qualité de membres de «The Corporation of Lloyd's». Ces compagnies individuelles, qui se sont groupées en un grand nombre de «syndicates», répondent sur la totalité de leurs biens des risques assurés. Ce sont ces «members of Lloyd's» qui répondent des assurances stipulées par eux ou en leur nom; ni le Lloyd's, en tant que tel, ni la Corporation of Lloyd's ne

sauraient être mis en cause. En raison des dispositions très strictes régissant la situation financière des assureurs et les garanties à constituer et étant donné le contrôle sévère qui est exercé, les bases financières des Lloyd's Underwriters sont parmi les meilleures du monde.

117. Le système «to pay on behalf» de la «domestic coverage» signifie que les assureurs négocient directement avec la ou les personnes lésées au sujet des indemnisations éventuelles et qu'ils paient également directement l'indemnité à la personne ou aux personnes lésées. Comme en ce qui concerne la «Foreign coverage», il sera souvent question de responsabilité dérivant d'une loi non américaine, c'est-à-dire que les assureurs remboursent à l'assuré (et non à la personne ou aux personnes directement lésées) le montant que cet assuré est tenu de rembourser aux personnes lésées en vertu d'une loi quelconque.

118. La traduction française de l'article en question s'énonce ainsi :

«La garantie financière est à la charge de l'exploitant de l'installation nucléaire pour le compte duquel le transport est effectué, sauf s'il s'agit d'un transporteur autorisé au sens de l'article 5, premier alinéa de la présente loi, et que le transporteur assume personnellement la garantie financière pour le transport.»

La traduction en allemand est la suivante :

«Die Deckungsvorsorge obliegt dem Betreiber der Kernanlage, in dessen Interesse die Beförderung erfolgt, es sei denn, dass die Beförderung durch einen gemäss Artikel 5 Absatz 1 dieses Gesetzes ermächtigten Beförderer erfolgt und dieser die Deckungsvorsorge für die Beförderung selbst trifft.»

119. On est parti du principe que le transporteur était également propriétaire du moyen de transport et les cas dans lesquels le transporteur est, aux termes du contrat, responsable des dommages subis par le moyen de transport (par exemple lorsqu'il s'agit d'un navire affrété) n'ont donc pas été pris en considération.

Annexe V

GLOSSAIRE DES TERMES ET ABREVIATIONS UTILISES DANS LE RAPPORT

Abandon et délaissement	: 1. en droit maritime, abandon du navire par le capitaine et l'équipage avec abandon du bâtiment aux éléments; 2. en technique de l'assurance, transfert de la propriété de l'objet assuré aux assureurs contre règlement de la somme assurée.
A.D.S.	: Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen
A.E.A.	: Voir « U.K.A.E.A. »
A.E.C.	: Voir « U.S.A.E.C. »
A/G	: Avarie grosse ou commune
Assurance-couverture R.C. transport	: Assurance couvrant le risque de responsabilité civile pendant le transport des combustibles nucléaires
Assurance R.C.	: Assurance couvrant le risque de responsabilité civile
Assurance R.C. nucléaire	: Assurance contre le risque de responsabilité civile en matière d'accidents nucléaires
AtG	: « Atomgesetz » (loi atomique allemande)
Bareboat charter	: Voir « demise charter »
B.W.	: « Burgerlijk Wetboek » (Code civil néerlandais)
C.C. (la)	: Convention complémentaire
C.C. (le)	: Code civil français ou belge, ou Codici Civili italien
Communauté	: Communauté européenne de l'Energie atomique
Conditions locales	: Conditions pratiquées sur les marchés de l'assurance autres que le marché londonien
Contribution A/G	: Contribution à l'avarie grosse
Convention	: Convention de Paris
Convention complémentaire	: Convention signée à Bruxelles le 31 janvier 1963 et destinée à compléter la Convention de Paris du 29 juillet 1960
Convention de Paris	: Convention sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire signée à Paris le 29 juillet 1960
Convention de transport	: Accord international dans le domaine des transports au sens de l'article 6(b) C.P.
C.P.	: Convention de Paris

Demise charter (affrètement coque-nue)	: Charte-partie par laquelle la gestion du navire, y compris l'enrôlement de l'équipage et l'engagement du capitaine, est laissée aux soins de l'affréteur
Domage A/G	: Domage d'avarie grosse
D.T.V.	: Deutscher Transportversicherungsverband e.V.
Exploitant	: Personne désignée ou reconnue par l'autorité publique comme l'exploitant d'une installation nucléaire au sens de l'article 1(a) (vi) C.P.
Exploitant/armateur ou transporteur	: Exploitant transportant les combustibles nucléaires à bord de son propre navire ou d'un bâtiment affrété
Exploitant/destinataire	: Exploitant/destinataire des combustibles nucléaires
Exploitant/expéditeur	: Exploitant/expéditeur des combustibles nucléaires
Exposé des Motifs	: Exposé des Motifs partie intégrante de la Convention de Paris
Frais A/G	: Frais d'avarie grosse
Hague Rules	: Convention signée en 1924 sur certaines règles uniformes en matière de connaissance
H.R.	: Hague Rules
I.A.E.A.	: International Atomic Energy Agency, Vienne (A.I.E.A. - Agence internationale de l'Energie atomique)
Institute Clauses	: Clauses publiées par l'Institute of London Underwriters
Institute of London Underwriters	: Association des assureurs de transport du marché londonien (sociétés autant que Lloyd's)
Marché local	: Marché de l'assurance, autre que celui de Londres, dans les divers Etats membres de la Communauté
Mesures A/G	: Mesures en cause dans l'avarie grosse
M.I.A.	: Loi anglaise « Marine Insurance Act, 1906 »
Navire transporteur	: Navire à bord duquel sont transportés les combustibles nucléaires
« Partie neutre de la cargaison »	: Cargaison autre que les combustibles nucléaires transportés chargée avec ces derniers à bord du même bâtiment
P & I	: « Protection & Indemnity » assurées par les « Protection & Indemnity Clubs »
Pool atomique	: Pool constitué par les assureurs pour l'assurance contre le risque atomique
Protection & Indemnity Club	: Assurance mutuelle des armateurs contre des responsabilités non couvertes par l'assurance sur corps normale
Reinstatement	: La reconstitution de la somme assurée diminuée, après un sinistre, du montant du domage; cette reconstitution a lieu par voie d'assurance additionnelle couvrant le montant du domage

Retenue propre	: Montant net retenu par les assureurs après réassurance pour risque propre
Running down clause (clause d'abordage)	: Dénomination usuelle générale de la clause des « Institute Time Clauses (Hulls) » qui couvre la responsabilité du dommage par abordage
T.J.B.	: Tonne de jauge brute
Traité de l'Euratom	: Traité instituant la Communauté européenne de l'Energie atomique
U.K.A.E.A.	: United Kingdom Atomic Energy Authority
U.S.A.E.C.	: United States Atomic Energy Commission
Unités de compte	: Unités de compte de l'accord monétaire européen
Warranty (garantie)	: Condition obligatoire posée par les assureurs à laquelle il doit être satisfait pour que la couverture existe
W.v.K.	: « Wetboek van Koophandel » (Code de Commerce néerlandais)

Annexe VI

BIBLIOGRAPHIE

- Astle : Shipowners' rights and immunities
- Batten & Dinsdale : Third party insurance
- R. Bauer : Versicherung der Isotopenrisiken (exposé à l'intention des membres de la Commission spéciale de l'U.N.I.C.E. pour les questions atomiques, Paris 5 octobre 1962)
- Francis X. Boylan : Liability insurance in transport of nuclear materials (exposé à l'intention du Forum on ocean transport of radioactive materials, New York, 23 janvier 1962)
- J. Dewey Dorsett : Liability insurance and government indemnity against the nuclear energy hazard in the United States (exposé à l'intention du septième Congrès atomique international, Rome, du 11 au 17 juillet 1962)
- Robert R. Dwelly : Insurability of radioactive materials in transport (exposé à l'intention du Forum on ocean transport of radioactive materials, New York, 23 janvier 1962)
- Euratom : le transport des matières radio-actives. Examen comparatif des législations dans la Communauté européenne, juillet 1961
- Fischerhof : Deutsches Atomgesetz und Strahlenschutzrecht - Kommentar
- Insurance Institute of London : Atomic energy - Insurance problems arising therefrom (première advanced study group et deuxième édition)
- Insurance Institute of London : History and development of protection and indemnity clubs advanced study group
- Mattern - Raisch : Atomgesetz - Kommentar
- Leonard J. Matteson : Liability for nuclear damage (exposé à l'intention du Forum on ocean transport of radioactive materials, New York, 23 janvier 1962)
- Molengraaff : Leiddraad Nederlands handelsrecht
- Mr. H. Schadee : Aantekeningen bij de York Antwerp rules 1950

- | | |
|-------------------------|--|
| Mr. H. Schadee | : Het nieuwste Zeerecht (exposé à l'intention des membres de la Nederlandsche Vereeniging voor Zeerecht, Amsterdam, 7 janvier 1956) |
| G.H. Scheuten | : Haftungsrechtliche Fragen bei der Beförderung von Kernbrennstoffen (die Atomwirtschaft, janvier 1961) |
| Templeman and Greenacre | : Marine insurance - Its principles and practice |
| Dr. H. Weitnauer | : Die conventionelle Seeschiffahrt und das nukleare Risiko (Versicherungswirtschaft, N° 18, 15 septembre 1962) |